

DANS CE NUMERO



SAR SCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Été / Automne 2007 Vol. 16, No. 3

Résumé
du congrès
SAR SCÈNE
2007

La vérité
derrière les
mythes au
sujet des
balises de
détresse

Centre de
guerre
aérospatiale
des Forces
canadiennes

Revue littéraire

Résumé du
concours de
véhicule aérien
télépilote



Confronter une catastrophe dans l'Arctique à SAREX 2007

Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Ministère des Pêches et des Océans

National Search
and Rescue

Secretariat

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles

Jeune enfant sauvée de l'écrasement d'un Cessna.....	Page intérieure
R-S canadien à la télévision aux heures de grande écoute.....	Page intérieure
Le gouvernement de l'Ontario continue d'investir dans la R-S en milieu urbain.....	Page intérieure
Une équipe de R-S achète un aéronef en souvenir d'Edmonton fait de la sensibilisation durant la Semaine de la protection civile.....	1
La Colombie-Britannique annonce du financement aux équipes de R-S.....	1
Une vidéo disponible sur les ELT 406 MHz.....	2
Des pêcheurs de Terre-Neuve sauvés de leur navire en flammes.....	2
Gens de R-S.....	2
Prix.....	3
L'équipage d'un Cormorant reçoit un prix international.....	3
Prix de membre de l'année de l'ACRSA.....	3
Prix de R-S décernés à SARSCÈNE 2007.....	3
Le fondateur de Sauvetage Canada Rescue reçoit le Prix pour l'entraide.....	4
Un capitaine reçoit un prix pour la sécurité maritime.....	4
L'ACRSA renomme son prix d'excellence national de R-S.....	4
Six bénévoles honorés en Colombie-Britannique.....	4

Articles

Confronter un cauchemar en arctique.....	5
CGAFC et la communauté de recherche et de sauvetage: Travailler ensemble pour sauver des vies.....	7
Radio amateur: un passe-temps qui peut servir à aider ceux dans le besoin.....	8
Vol inaugural du premier concours annuel étudiant de conception de véhicule aérien télépiloté.....	9
Cospas-Sarsat célèbre 25 ans d'aide à la recherche et sauvetage partout dans le monde.....	10
L'esprit de la recherche et sauvetage en grand déploiement à SARSCÈNE 2007.....	11

Revue littéraire

Une histoire d'amour et de perte.....	14
Des auteurs documentent plus de 50 ans de sauvetage professionnel.....	14

Balises de détresse

Disposition des balises de détresse.....	16
Mythes concernant les balises de détresse.....	17

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

Annonce de financement pour le FNI de R-S.....	18
Vitrine des projets FNI de R-S.....	18

SARSCÈNE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction, révision et lecture d'épreuve :

Centre de traduction Caron Ltée.

Les faits et opinions publiés dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture gracieuseté du Caporal-chef Robert Bottnil, commandant des FC. Photo du coin en page couverture par Ivan Hansen, courtoisie du magazine Technical Rescue, www.t-rescue.com

Rédactrice : Stéfanie Power

Courriel : sarscenemag@nss.gc.ca

Directrice des communications : Sylwia Gomes

Courriel : sgomes@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1-800-727-9414

Télécopieur : 613-996-3746

Site Web : www.nss.gc.ca

ISSN 1183-5036

Nous vous invitons à envoyer toute proposition d'article à la rédactrice. Inscrivez-vous au système d'alerte par courriel de SARSCÈNE en ligne au

www.nss.gc.ca

Direction artistique SMA(AP) DPSAP CS06-0503

Jeune enfant sauvée de l'écrasement d'un Cessna

L'histoire de survie de Kate Williams, trois ans, a fait les manchettes nationales lorsqu'elle a été sauvée de l'écrasement d'un Cessna près de Golden (Colombie-Britannique) le dimanche 28 octobre. Le Cessna 172 dans lequel elle voyageait s'est écrasé environ une heure après le décollage, tuant son grand-père, Allen D. Williams et un ami, Steven T. Sutton.

Un hélicoptère d'Alpine Helicopters Ltd. a été dépêché par le Centre conjoint de coordination de sauvetage pour aider à la recherche, piloté par Don McTighe. Le sergent Scott Elliston et le caporal-chef Bruno Lapointe, techniciens en recherche et sauvetage (R-S) des Forces canadiennes ainsi que Ian Foss, un chercheur au sol de Golden Search and Rescue, étaient à bord de l'hélicoptère et on pu descendre sur les lieux de l'écrasement avant la nuit.



De gauche à droite : le sergent Scott Elliston, le gestionnaire de la base Don McTighe d'Alpine Helicopters, Ian Foss de Golden Search and Rescue et le caporal-chef Bruno Lapointe

Photo gracieuseté du Ministère de la Défense nationale

Les professionnels de R-S ont trouvé Kate Williams dans l'avion retourné au bord d'une rive glacée, et elle n'avait que des blessures mineures. Elle est demeurée suspendue par les ceintures du siège dans lequel son grand-père l'avait placée, pendant cinq heures. En parlant avec l'enfant, le personnel de R-S a déclaré qu'elle demandait son oursin de peluche, qui l'a réconfortée jusqu'à ce qu'elle retrouve ses parents. ■

R-S canadien à la télévision aux heures de grande écoute

La production est en cours sur *The Guard*, une émission de télévision canadienne sur la recherche et sauvetage (R-S) qui passera à Global Television au début de 2008. Production conjointe de Brightlight Pictures de Vancouver et de DHX Media Halifax Film, *The Guard* comprend 13 épisodes d'une heure.

The Guard est une dramatique dont les personnages approfondissent la vie de quatre membres d'une équipe de R-S de la Garde côtière en poste dans le nord-ouest du Pacifique. La série explore l'histoire de ces quatre héros dans la région où le Pacifique rencontre la côte montagneuse du Canada. ■

Le gouvernement de l'Ontario continue d'investir dans la R-S en milieu urbain

Le gouvernement provincial de l'Ontario a annoncé qu'il continuera d'investir dans l'équipement lourd de recherche et sauvetage (R-S) en milieu urbain à Toronto. Le ministre de la Sécurité de la collectivité et des Services correctionnels, Rick Bartolucci, a fait l'annonce la veille d'un exercice national entrepris à Toronto, réunissant cinq équipes de

R-S avec équipement lourd. De tels exercices nationaux aident à accroître la coordination entre les intervenants et contribuent à la formation.

Le gouvernement de l'Ontario fournit 300 000 \$ de financement annuel pour soutenir la formation, l'administration et le fonctionnement de l'équipe de R-S avec équipement lourd de Toronto. L'équipe est constituée de personnel des services d'incendie, de police et médicaux d'urgence ainsi que de médecins, de spécialistes en techniques des structures, des matières dangereuses, en équipement lourd, en recherche et en logistique. ■



La Search and Rescue Dog Association of Alberta fut un des participant de Get Ready in the Park

Photo gracieuseté de Office of Emergency Preparedness, Edmonton

Une équipe de R-S achète un aéroglisseur en souvenir



Famille du caporal Randy Herman. Tammy et Tyler Herman au lancement du Hermanator
Photo gracieuseté de Ridge Meadows SAR

Ridge Meadows Search and Rescue (RMSAR), a acheté son aéroglisseur qu'elle voulait depuis longtemps et l'a lancé officiellement lors de sa journée annuelle de la sécurité nautique le 14 juillet 2007. Nommé Hermanator, l'aéroglisseur permettra à RMSAR et à d'autres d'établir un contact direct avec le sujet lors des recherches sur le lac Pitt et dans le Fraser, recherches qui se sont avérées problématiques dans le passé.

« À cause de l'influence des marées, les plaisanciers du lac Pitt s'échouent souvent sur les bancs de sable. Ceux-ci ont également causé plusieurs accidents lorsqu'un bateau les frappe

à grande vitesse. L'aéroglisseur nous permettra d'accéder aux lieux et d'entrer directement en contact avec les naufragés », de dire Richard Laing, chef de RMSAR.

Le Hermanator sert à commémorer le caporal Randy Herman, membre de la communauté et agent de police. Lorsque le caporal Herman est décédé en 2006, sa famille a demandé que les dons servent à l'achat d'un aéroglisseur.

« Il est très malheureux qu'il ait fallu ce triste événement, mais l'achat de l'aéroglisseur est un outil dont nous avons extrêmement besoin », de dire Richard Laing. RMSAR a déjà trois opérateurs formés pour piloter l'aéroglisseur.

L'RMSAR lève des fonds pour l'achat du Hermanator depuis longtemps, mais la possibilité d'une forte inondation dans la province a accéléré le processus. La province de la Colombie-Britannique et la ville de Pitt Meadows ont contribué à l'achat de l'aéroglisseur et d'une remorque en raison de leur utilité pour répondre aux situations d'urgence lors des inondations. ■

Edmonton fait de la sensibilisation durant la Semaine de la protection civile

La ville d'Edmonton a célébré la Semaine de la protection civile en mettant en évidence ses capacités d'intervention en cas d'urgence durant *Get Ready in the Park*, un événement visant à sensibiliser et à enseigner au grand public comment faire face à des situations d'urgence. Les participants incluaient l'Edmonton Regional Search and Rescue et la Search and Rescue Dog Association of Alberta ainsi que 16 autres organisations.

Le thème de l'événement cette année était « Nous sommes prêts – et vous? » qui proposait des démonstrations et des troussees d'information pour le public. Les participants ont pu apprendre comment se préparer et préparer leur famille à des scénarios de recherche et sauvetage en plein air et lors de graves inondations.

Mike Cook de l'Office of Emergency Preparedness d'Edmonton indique que l'événement a connu un grand succès : « Près de 7 500 personnes ont participé à l'événement. Des plans sont déjà en cours pour l'an prochain et j'espère présenter un événement encore meilleur au public. » ■

La Colombie-Britannique annonce du financement aux équipes de R-S

En avril 2007, le solliciteur général de la Colombie-Britannique, l'honorable John Les, a annoncé un soutien gouvernemental supplémentaire pour les équipes d'intervention d'urgence et de recherche et sauvetage (R-S) de la province. La menace d'inondation dans la province a été le catalyseur pour l'affectation de ces fonds s'élevant à environ trois quarts de million de dollars.

Le soutien sera versé sous la forme de cours de formation sur le sauvetage dans des courants rapides et en hélicoptère, d'équipement pour les équipes de bénévoles en R-S, de matériel radio spécialisé pour les bénévoles des opérations de R-S par air et de postes récepteurs portatifs. Dans le cadre du plan d'urgence en cas d'inondation de la Colombie-Britannique, ce soutien aidera les équipes à être mieux préparées dans les cas de danger d'inondation et permettra d'améliorer l'efficacité des stratégies d'intervention en cas d'urgence de la province. ■

Une vidéo disponible sur les ELT 406 MHz

La nouvelle génération d'ELT est une vidéo produite par Transports Canada sur l'amélioration des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) de 121,5 MHz à 406 MHz. On peut se procurer cette vidéo en français et en anglais en format CD-ROM ou VHS (NTSC / SECAM / PAL).

La vidéo présente les avantages des balises de détresse 406 MHz. Étant donné que le système Cospas-Sarsat arrêtera le traitement par satellite des signaux à 121,5 et 243 MHz à compter du 1^{er} février 2009, il est important que cette information soit largement diffusée.

Pour obtenir plus de renseignements et pour visionner la vidéo, visitez la boutique de Transports Canada au <http://magasiner.tc.gc.ca>. ■



Le palangrier Nautical Legacy détruit par les flammes
Photo gracieuseté du MPO / Transporteurs aériens provinciaux

Des pêcheurs de Terre-neuve sauvés de leur navire en flamme

Le mercredi 30 mai, six pêcheurs ont été rescapés de leur palangrier en flamme au nord-est de St. John's à Terre-neuve. Le *Nautical Legacy* était un crabier qui a pris feu et a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison. Les six hommes à bord ont pu transmettre un appel de détresse à 12 h 22 avant d'abandonner leur navire.

Cette histoire a fait les manchettes parce que les six membres de l'équipage, l'un d'entre eux ne portant pas de combinaison d'immersion, ont tous survécu après avoir passé une heure quarante dans les eaux glaciales de l'océan Atlantique. Les chances de survie d'une personne submergée dans ces eaux glaciales sans combinaison d'immersion sont généralement de 30 minutes seulement. Les hommes ont survécu en s'attachant à un treuil et en entourant celui qui ne portait pas de combinaison d'immersion pour le réchauffer.

CBC News a diffusé un reportage dans lequel le caporal Dave Payne, qui a plongé à partir du Cormorant, crédite un aéronef à voilure fixe affrété pour avoir fourni à l'équipage de précieux renseignements aux techniciens de recherche et sauvetage sur ce qui les attendait. L'équipage de l'hélicoptère Cormorant de l'escadron de recherche et sauvetage 103 de Gander a sauvé les six hommes et les a transportés par air dans un endroit sécuritaire. ■

La capitaine Liz Allard a été nommée chef de poste du Centre canadien de contrôle des missions, remplaçant la capitaine Jennifer Kennedy.

Le lieutenant général Angus Watt a été nommé récemment au poste de Chef d'état-major de la Force aérienne. Le lieutenant général Watt a plus récemment occupé le poste de commandant adjoint des forces d'aide à la sécurité de l'OTAN en Afghanistan.

Le musicien Tom Cochrane a été nommé colonel honoraire du 409^e escadron d'appui tactique, la première nomination depuis la reprise d'activités de l'escadron en juillet 2006. Le colonel Cochrane remplace le colonel Mark Little.



Gauche à droite : LCol Todd «Norm» Balje, Col Pierre «Stammer» St-Amand (derrière), Col Mark Little et Tom Cochrane

Photo gracieuseté du Sgt Michel Gilbert

Gens de R-S



Après 31 ans de service au sein de la Sûreté du Québec (SQ), le capitaine René Marchand prend sa retraite. Le capitaine Marchand a participé aux efforts de recherche et sauvetage au cours de la dernière décennie par l'entremise de son rôle à la SQ et au sein du Conseil sur la recherche et le sauvetage au sol du Canada. Son leadership a mené à plusieurs améliorations et à l'établissement de relations solides entre les agences et les bénévoles de recherche et sauvetage. Le capitaine Marchand a participé à plusieurs conférences SARSCÈNE et a participé proactivement à l'organisation de la conférence de 2006, tenue conjointement avec la SQ à Gatineau, Québec.

William J.S. Elliott, Québec, a été nommé nouveau commissaire de la Gendarmerie royale du Canada. M. Elliott a été sous-ministre adjoint de la Sécurité publique et a également servi à titre de commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne de 1998 à 2000.

Le technicien de recherche et sauvetage (R-S) des Forces canadiennes, l'adjudant chef Arnie Macauley, a pris sa retraite. Membre distingué de la communauté de la R-S du Canada, Arnie Macauley a participé à plus de 300 sauvetages et est membre de l'Ordre du mérite militaire.

Scott Pepper a remplacé Brad Andres comme agent de gestion des mesures d'urgence pour le gouvernement de l'Alberta.

Prix

L'équipage d'un Cormorant reçoit un prix international

Un équipage du Cormorant des Forces canadiennes a reçu le prix pour sauvetage en hélicoptère Prince Philip de la Britain's Guild of Air Pilots and Air Navigators. Ses membres sont les premiers Canadiens à recevoir le prix dans ses 29 ans d'existence.

Le capitaine Sean Morris et ses équipiers de la 19^e escadre du 442 escadron de transport et sauvetage ont obtenu le prix pour le sauvetage de trois victimes d'un écrasement d'hélicoptère le 25 octobre 2006. Les équipiers sont le caporal Derek Agnew, le sergent Yves St-Denis, le caporal-chef Kent Guilford, le capitaine Sean Morris et le capitaine Rob Mulholland.

La mission qui aurait dû être un sauvetage relativement facile s'est avérée un supplice de onze heures de l'équipage. La mauvaise température et la visibilité pénible ont fait en sorte que l'équipage a pu atterrir avec les victimes à un campement forestier alors qu'il ne restait que 15 minutes de carburant. Toutes les victimes ont récupéré de leurs blessures.



L'équipage du Cormorant de gauche à droite : caporal Derek Agnew, capitaine Sean Morris, sergent Yves St-Denis, caporal-chef Kent Guilford et capitaine Rob Mulholland

Photo gracieuseté du 442^e escadron de transport et sauvetage

Prix de membre de l'année de l'ACRSA

Keith Bennett a reçu le prix de membre de l'année 2007 de l'Association civile de recherche et sauvetage aériens (ACRSA) le 25 mai à Winnipeg (Manitoba). M. Bennett a travaillé au peaufinement et à la mise en œuvre du nouveau programme de système de gestion des équipages qui est appliqué par toutes les unités de l'ACRSA de tout le Canada. Il vit actuellement à Salmon Arm où il supervise la zone centrale à titre de commandant de zone de l'ACRSA.

Prix de R-S décernés à SARSCÈNE 2007

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage a présenté son Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage (R-S) annuel ainsi que quatre Certificats de mérite en R-S le 20 octobre à Victoria (Colombie-Britannique). Les présentations ont été faites lors du banquet de clôture de SARSCÈNE 2007, la conférence annuelle de R-S.

Le Prix pour réalisation exceptionnelle en R-S de 2007 a été décerné au Groupe de travail des coordonnateurs spécialistes en sauvetage de la Garde côtière canadienne.



L'engagement inébranlable du **Groupe de travail des coordonnateurs spécialistes en sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC)** envers la prestation du service a donné lieu à la mise en œuvre du programme des spécialistes en sauvetage de la GCC. Dans ce programme, les soins médicaux ont progressé des premiers soins de base à des

compétences nouvelles comme la prise en charge des victimes. Les spécialistes en sauvetage ont dorénavant la capacité d'effectuer des niveaux avancés de soins médicaux d'urgence en plus de leurs tâches de marins et des compétences standards en R-S. Grâce aux efforts du groupe de travail, près de 500 membres du personnel hautement qualifiés sont prêts à réagir à dispenser des soins partout et où qu'on les appelle.

Des Certificats de mérite en R-S ont été présentés à l'Association canadienne des avalanches, au sergent Patrick J. Egan, à Jim McAllister et à Phil Whitfield.



Fondée en 1981, l'**Association canadienne des avalanches (ACA)** encourage la sécurité devant les avalanches au plan national et s'est acquise une réputation internationale comme chef de file de la prévention des accidents et d'intervention de R-S en avalanche. Plus de 800 membres de l'ACA travaillent chaque jour à promouvoir la sécurité en cas d'avalanche, les activités allant de la recherche au contrôle et à la gestion des dangers.



Le **sergent Patrick Egan** a été un vrai leader de la R-S au Yukon pendant plus de 17 ans. Il a joué un rôle essentiel en établissant la première équipe de R-S à Carcross en 1990 et, depuis, il a servi comme commandant au lieu de l'incident de plusieurs dizaines d'opération de R-S réussies. Son dévouement à la R-S a été inébranlable, élaborant et dirigeant de nombreux exercices de formation pour

les bénévoles de R-S au Yukon et participant aux séances de planification de l'organisation des mesures d'urgence du Yukon.



Jim McAllister a toujours été un ardent militant et un travailleur infatigable du système de R-S de la Colombie-Britannique. De ses décennies de bénévolat en R-S à la direction du programme de R-S au sol et dans les eaux intérieures en diverses qualités avec le Programme d'urgence provincial, sa vision a aidé à façonner le système de R-S de cette province pour en faire un réseau d'intervention intégré, coordonné et stratifié.



Passionné et dévoué, **Phil Whitfield** a été un champion de la communauté du sauvetage pendant ses 20 années de service et plus en Colombie-Britannique. Sa participation active, tant comme bénévole de R-S au sol que comme président de la BC Cave Rescue Society, est bien connue, faisant de lui un ambassadeur respecté du sauvetage souterrain partout en Amérique du Nord.

Le fondateur de Sauvetage Canada Rescue reçoit le Prix pour l'entraide

En avril, le gouverneur général a présenté à Carol Namur le Prix pour l'entraide pour son travail bénévole dans la communauté. En 1975, Mme Namur et son époux ont fondé l'organisation bénévole Sauvetage Canada Rescue qui joue un rôle vital dans la recherche et sauvetage (R-S) au sol au Québec par l'éducation, la formation et la coordination du travail des bénévoles.



La contribution de Mme Namur au domaine de la R-S au Canada se remarque également par sa participation à la création et aux travaux de l'Association des bénévoles en recherche et sauvetage du Canada (SARVAC) et par son rôle dans l'élaboration des critères nationaux pour les bénévoles de R-S au sol.

Créé en 1996 par le très honorable Roméo LeBlanc, le Prix du Gouverneur général pour l'entraide est présenté à des personnes et des groupes dont la contribution bénévole a fourni une aide ou une entraide extraordinaire aux gens de la communauté.

Un capitaine reçoit un prix pour la sécurité maritime

Le 30 avril 2007, Transports Canada a présenté son prix pour la sécurité maritime au capitaine Zak Farid. Le prix a été instauré en 1997 pour reconnaître les personnes, les groupes, les entreprises, les organisations, les agences ou les ministères qui ont contribué à sensibiliser les Canadiens à la sécurité maritime.

Le capitaine Farid est un membre du Nautical Institute of British Columbia et contribue depuis longtemps aux travaux du Conseil consultatif maritime canadien. À l'heure actuelle, il est vérificateur principal effectuant des vérifications par rapport au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution pour les traversiers de la Colombie-Britannique et il est l'un des inspecteurs des navires battant pavillon Vanuatu.

L'ACRSA renomme son prix d'excellence national de R-S



Gauche à droite: Jon Smith, Barry Goreman, Jay Frye, Cliff Gavel et Major-Général Duval

Photo gracieuseté de l'ACRSA

Le prix d'excellence national de recherche et sauvetage de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) est attribué à un gagnant de l'équipe de l'ACRSA lors de l'événement de recherche annuel tenu au SAREX.

L'ACRSA a présenté son premier prix d'excellence national de recherche et de sauvetage du lieutenant-colonel Colin Goodman lors du SAREX 2007 à Goose Bay au Labrador. L'équipe

gagnante fut celle d'ACRSA Nouvelle-Ecosse, région de Yarmouth qui comprenait Jay Frye, Cliff Gavel, Barry Goreman et Jon Smith.

Six bénévoles honorés en Colombie-Britannique

Cinq bénévoles du secteur public et un récipiendaire du Prix d'excellence pour l'ensemble des réalisations ont été reconnus par le Programme provincial de gestion des urgences de la Colombie-Britannique lors de la soirée annuelle de reconnaissance des bénévoles qui eu lieu le 28 avril à Victoria.

« La Colombie-Britannique a un des meilleurs programmes d'intervention d'urgence avec le personnel le mieux formé au Canada grâce à des gens comme vous », de déclarer le solliciteur général, John Les. « Les cinq

disciplines composant la Public Safety Lifeline, la recherche et sauvetage, les services sociaux d'urgence, la radio de secours, les recherches et les sauvetages aériens et routiers provinciaux, offrent des services cruciaux aux citoyens de la Colombie-Britannique. »

Les six personnes reconnues font partie d'une communauté de 13 000 bénévoles d'intervention d'urgence de partout dans la province se dévouant à aider les autres.

LES RÉCIPENDIAIRES DU PRIX POUR 2007 SONT :

Norm Barton,
Communications radio

Alvina Berggren,
Services sociaux d'urgence

Neil Brewer,
Recherche et sauvetage

Jim Dezall,
Recherche routière

Ken Hruschak,
Programme provincial de recherche et sauvetage par air

Linda West,
Prix d'excellence pour l'ensemble des réalisations



De gauche à droite: Cam Filmer (Directeur exécutif), Linda West, Norm Barton, Ken Hruschak, Neil Brewer, Jim Dezall, et Wes Shoemaker (Sous-ministre déléguée, Gestion des urgences C.-B.)

Photo gracieuseté du Programme provincial de gestion des urgences de la C.-B.

Recrutements de R-S canadiens et américains sortant
d'un HC-130 Hercules sur l'île 19 Comox.

Photo par: Caporal-chef Robert Bottrill, caméra de
combat des FC

Confronter un cauchemar en arctique

**LES EXPERTS DE R-S DU CANADA, DES ÉTATS-UNIS ET DE LA RUSSIE S'ENTRAÎNENT
POUR SE PRÉPARER À UN DÉSASTRE AÉRIEN DANS L'ARCTIQUE**

Par le capitaine Jeff Manney

Des nuages de fumée et des cris désespérés pour de l'aide ont transformé ce pâturage tranquille en un lieu de carnage en avril dernier, alors que les Forces canadiennes mettaient en scène un exercice important et multinational en cas de catastrophe aérienne sur l'île de Vancouver.

Le SAREX de 2007 dans l'Arctique est la vingtième fois que les experts militaires de recherche et sauvetage du Canada, des États-Unis ainsi que des homologues civils de la Russie ont uni leurs forces pour effectuer un exercice avec un grand nombre de blessés. Les trois pays ont des territoires dans l'Arctique et ont une compréhension commune de ce que peut représenter un désastre aérien dans la région.

« L'environnement arctique est probablement l'environnement le plus hostile pour effectuer une recherche et sauvetage où les erreurs, le manque d'engagement ou le manque de volonté ne pardonnent pas », de dire le commandant David Gagliardi, commandant adjoint du Commandement du Canada, au lancement de l'événement de quatre jours tenu dans et autour de la 19^e Escadre Comox.

L'exercice a eu lieu 24 heures plus tard, tandis que les techniciens de recherche et sauvetage des Forces canadiennes et les parachutistes américains se parachutaient pour simuler un groupe de 50 blessés. Il s'agissait d'une catastrophe aérienne ou CATAIR, un incident bien au-delà de la capacité normale du système de recherche et sauvetage et qui durera au moins 72 heures.

Devant faire la différence entre les morts et les blessés, les sauveteurs ont dû confronter les défis uniques d'une mission dans le nord : blessures graves, approvisionnements limités, très grandes distances et un froid réellement insupportable.

Ce scénario a réellement eu lieu il y a seize ans, en 1991, lorsqu'un avion Hercules des Forces canadiennes s'écrasait près d'Alert, le lieu habité en permanence le plus au nord au monde. Cinq personnes ont péri dans l'écrasement, mais 13 autres ont enduré 32 heures d'attente pour leur sauvetage au beau milieu d'un blizzard. Seuls la coopération des autorités canadiennes et américaines, ainsi que l'héroïsme des sauveteurs militaires qui ont exécuté des manœuvres dangereuses aériennes et au sol en raison de la tempête, ont assuré leur survie.

Techniciens de R-S canadiens et américains sortant d'un HC-130 Hercules sur l'aile 19 Comox.

Photo par : Caporal-chef Robert Bottrill, caméra de combat des FC

Confronter un cauchemar en arctique

LES EXPERTS DE R-S DU CANADA, DES ÉTATS-UNIS ET DE LA RUSSIE S'ENTRAÎNENT POUR SE PRÉPARER À UN DÉSASTRE AÉRIEN DANS L'ARCTIQUE

Par le capitaine Jeff Manney

Des nuages de fumée et des cris désespérés pour de l'aide ont transformé ce pâturage tranquille en un lieu de carnage en avril dernier, alors que les Forces canadiennes mettaient en scène un exercice important et multinational en cas de catastrophe aérienne sur l'île de Vancouver.

Le SAREX de 2007 dans l'Arctique est la vingtième fois que les experts militaires de recherche et sauvetage du Canada, des États-Unis ainsi que des homologues civils de la Russie ont uni leurs forces pour effectuer un exercice avec un grand nombre de blessés. Les trois pays ont des territoires dans l'Arctique et ont une compréhension commune de ce que peut représenter un désastre aérien dans la région.

« L'environnement arctique est probablement l'environnement le plus hostile pour effectuer une recherche et sauvetage où les erreurs, le manque d'engagement ou le manque de volonté ne pardonnent pas », de dire le commandant David Gagliardi, commandant adjoint du Commandement du Canada, au lancement de l'événement de quatre jours tenu dans et autour de la 19^e Escadre Comox.

L'exercice a eu lieu 24 heures plus tard, tandis que les techniciens de recherche et sauvetage des Forces canadiennes et les parachutistes américains se parachutaient pour simuler un groupe de 50 blessés. Il s'agissait d'une catastrophe aérienne ou CATAIR, un incident bien au-delà de la capacité normale du système de recherche et sauvetage et qui durera au moins 72 heures.

Devant faire la différence entre les morts et les blessés, les sauveteurs ont dû affronter les défis uniques d'une mission dans le nord : blessures graves, approvisionnements limités, très grandes distances et un froid réellement insupportable.

Ce scénario a réellement eu lieu il y a seize ans, en 1991, lorsqu'un avion Hercules des Forces canadiennes s'écrasait près d'Alert, le lieu habité en permanence le plus au nord au monde. Cinq personnes ont péri dans l'écrasement, mais 13 autres ont enduré 32 heures d'attente pour leur sauvetage au beau milieu d'un blizzard. Seuls la coopération des autorités canadiennes et américaines, ainsi que l'héroïsme des sauveteurs militaires qui ont exécuté des manœuvres dangereuses aériennes et au sol en raison de la tempête, ont assuré leur survie.

Maître technicien de R-S, caporal Rod Smith, prodiguant des soins à un blessé d'une simulation d'écrasement d'avion à un point de convergence.

Photo par : Caporal-chef Robert Bottrill, caméra de combat des FC



« La perte de l'avion Hercules a été une expérience tragique pour notre nation », de dire Gagliardi. « Elle démontre les défis pratiques de la recherche et sauvetage dans le Grand Nord. »

Le premier SAREX dans l'Arctique a eu lieu deux ans après cet événement, à Tiksi en Sibérie. Les trois pays ont partagé les responsabilités pour la tenue de l'exercice depuis lors, continuant à démontrer leurs méthodes, à partager leur expertise et à apprendre à intégrer leurs opérations.

Une croissance rapide du trafic aérien mondial, y compris une augmentation importante du trafic transpolaire, a mis en évidence la nécessité d'une compétence commune en ce qui concerne la recherche et sauvetage dans l'Arctique. Les survols internationaux canadiens à eux seuls ont augmenté de 50 % entre 2001 et 2005, atteignant près de 150 000 survols par année. Ce nombre est six fois plus élevé qu'en Russie.

Heureusement pour les voyageurs, cette augmentation a conduit à des améliorations dans les compétences des sauveteurs, à des progrès dans la conception de l'équipement et à une plus grande facilité pour utiliser ces éléments. Par exemple, cette édition du SAREX dans l'Arctique marque la première fois qu'un Aurora canadien a largué sa trousse de sauvetage pour 20 personnes à l'extérieur d'un environnement d'essai.

De surcroît, un avion Hercules a suivi avec une trousse CATAIR de 5 000 kg. La trousse contient suffisamment d'approvisionnement pour 60 personnes et sa propre équipe de soutien composée de 12 officiers paramilitaires, et elle peut inclure un véhicule tout-terrain Argo.

Réalisme dans les airs comme au sol. Étant donné la durée prévue d'une réelle CATAIR, les sauveteurs ont campé toute la nuit auprès de leurs patients, leur prodiguant des soins comme s'il

s'agissait de vrais blessés. Au matin, ils se sont réveillés au son des pales des rotors alors qu'une navette d'hélicoptère Cormorant, un Griffon et un HH-60G Pavehawk américain se posaient pour transférer rapidement les blessés vers une base avant établie à 40 kilomètres au nord.

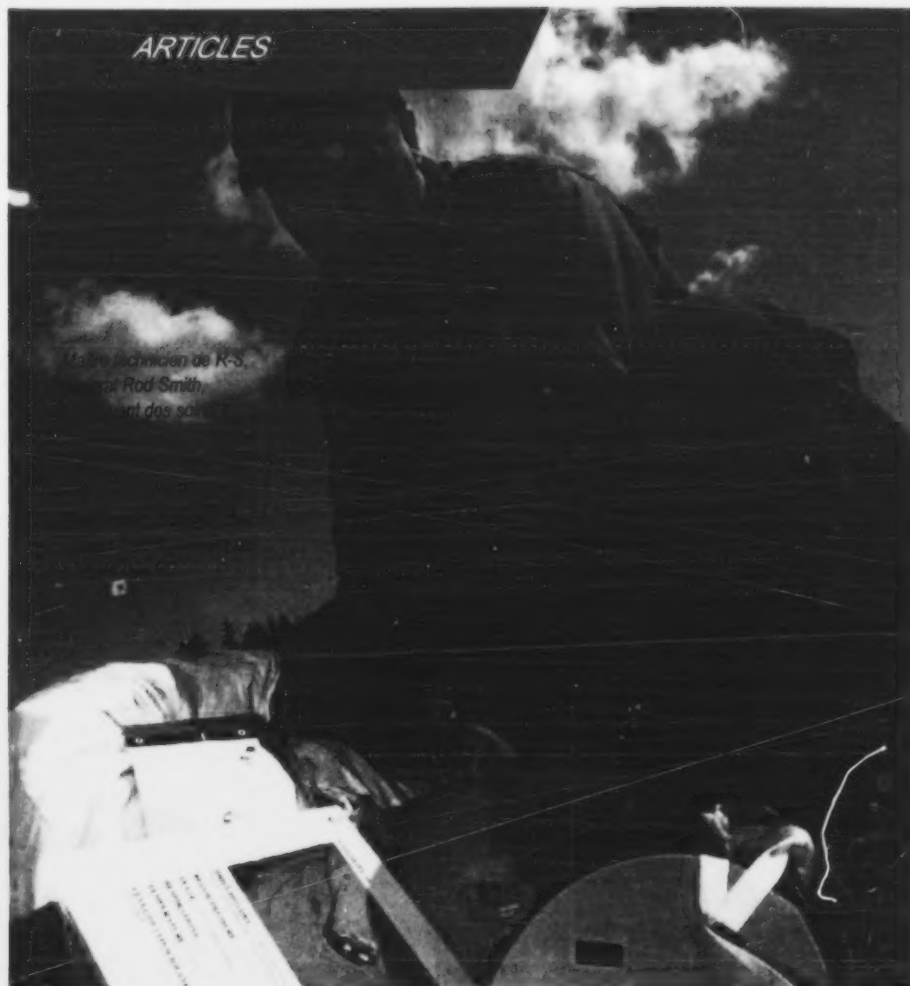
Il s'agit ici des étapes finales de tout effort de sauvetage dans le nord alors que les officiers médicaux et les médecins adjoints des Forces canadiennes prennent la relève des sauveteurs. Il faut diviser les survivants selon la gravité de leurs blessures et les préparer pour ce qui serait en réalité un voyage beaucoup plus long vers des hôpitaux plus au sud.

Puisque la responsabilité des Forces canadiennes en cas de CATAIR se limite à transporter les survivants vers un établissement médical, ces derniers transferts ont clôturé le SAREX 2007 dans l'Arctique. Au fur et à mesure que les blessés récupéraient l'usage de leurs membres brisés et qu'ils nettoyaient leur maquillage, un observateur de la 1^{re} Division aérienne du Canada a prédit que les effets de l'exercice sur les sauveteurs seront un peu plus permanents.

« Ils seront tous un peu plus sages par rapport à l'exécution de leur travail », de dire le directeur des plans de CAD1, le colonel Grant Smith. « Ils réaliseront que ces situations sont extrêmement compliquées et que la gestion de l'information est cruciale. »

Les compétences acquises ici, ajoute-t-il, ne s'appliquent pas qu'aux catastrophes aériennes graves. « Elle s'applique aux feux de forêt, aux inondations, aux accidents de paquebot de croisière. Ce que nous avons démontré ici, c'est que nous pouvons nous rendre sur les lieux très rapidement, traiter un grand nombre de blessés et les transporter quelque part pour leur traitement. Il s'agit d'une validation de notre capacité d'intervention. » ■

Ancien navigateur d'un CP-140 Aurora et officier de guerre électronique sur le CF-133 Silver Star, le capitaine Jeff Manney est actuellement le responsable de la réserve aérienne pour la région de l'Ouest canadien. Il écrit bénévolement sur les questions militaires à partir de son domicile à Lantzville sur l'île de Vancouver.



Maître technicien de R-S,
Rod Smith,
expert des soins

« La perte de l'avion Hercules a été une expérience tragique pour notre nation », de dire Gagliardi. « Elle démontre les défis pratiques de la recherche et sauvetage dans le Grand Nord. »

Le premier SAREX dans l'Arctique a eu lieu deux ans après cet événement, à Tiksi en Sibérie. Les trois pays ont partagé les responsabilités pour la tenue de l'exercice depuis lors, continuant à démontrer leurs méthodes, à partager leur expertise et à apprendre à intégrer leurs opérations.

Une croissance rapide du trafic aérien mondial, y compris une augmentation importante du trafic transpolaire, a mis en évidence la nécessité d'une compétence commune en ce qui concerne la recherche et sauvetage dans l'Arctique. Les survols internationaux canadiens à eux seuls ont augmenté de 50 % entre 2001 et 2005, atteignant près de 150 000 survols par année. Ce nombre est six fois plus élevé qu'en Russie.

Heureusement pour les voyageurs, cette augmentation a conduit à des améliorations dans les compétences des sauveteurs, à des progrès dans la conception de l'équipement et à une plus grande facilité pour utiliser ces éléments. Par exemple, cette édition du SAREX dans l'Arctique marque la première fois qu'un Aurora canadien a largué sa trousse de sauvetage pour 20 personnes à l'extérieur d'un environnement d'essai.

De surcroît, un avion Hercules a suivi avec une trousse CATAIR de 5 000 kg. La trousse contient suffisamment d'approvisionnement pour 60 personnes et sa propre équipe de soutien composée de 12 officiers paramilitaires, et elle peut inclure un véhicule tout-terrain Argo.

Réalisme dans les airs comme au sol. Étant donné la durée prévue d'une réel CATAIR, les sauveteurs ont campé toute la nuit auprès de leurs patients, leur prodiguant des soins comme s'il

s'agissait de vrais blessés. Au matin, ils se sont réveillés au son des pales des rotors alors qu'une navette d'hélicoptère Cormorant, un Griffon et un HH-60G Pavehawk américain se posaient pour transférer rapidement les blessés vers une base avant établie à 40 kilomètres au nord.

Il s'agit ici des étapes finales de tout effort de sauvetage dans le nord alors que les officiers médicaux et les médecins adjoints des Forces canadiennes prennent la relève des sauveteurs. Il faut diviser les survivants selon la gravité de leurs blessures et les préparer pour ce qui serait en réalité un voyage beaucoup plus long vers des hôpitaux plus au sud.

Puisque la responsabilité des Forces canadiennes en cas de CATAIR se limite à transporter les survivants vers un établissement médical, ces derniers transferts ont clôturé le SAREX 2007 dans l'Arctique. Au fur et à mesure que les blessés récupéraient l'usage de leurs membres brisés et qu'ils nettoyaient leur maquillage, un observateur de la 1^{re} Division aérienne du Canada a prédit que les effets de l'exercice sur les sauveteurs seront un peu plus permanents.

« Ils seront tous un peu plus sages par rapport à l'exécution de leur travail », de dire le directeur des plans de CAD1, le colonel Grant Smith. « Ils réaliseront que ces situations sont extrêmement compliquées et que la gestion de l'information est cruciale. »

Les compétences acquises ici, ajoute-t-il, ne s'appliquent pas qu'aux catastrophes aériennes graves. « Elle s'appliquent aux feux de forêt, aux inondations, aux accidents de paquebot de croisière. Ce que nous avons démontré ici, c'est que nous pouvons nous rendre sur les lieux très rapidement, traiter un grand nombre de blessés et les transporter quelque part pour leur traitement. Il s'agit d'une validation de notre capacité d'intervention. » ■

Ancien navigateur d'un CP-140 Aurora et officier de guerre électronique sur le CT-133 Silver Star, le capitaine Jeff Manney est actuellement le relationniste de la réserve aérienne pour la région de l'Ouest canadien. Il écrit abondamment sur les questions militaires à partir de son domicile à Lantzville sur l'île de Vancouver.

CGAFC et la communauté de recherche et de sauvetage: Travailler ensemble pour sauver des vies

LE CENTRE DE GUERRE AÉROSPATIALE DES FORCES CANADIENNES : AMÉLIORER LES CAPACITÉS DE R-S

Par le major Gilles Bourgoïn, CGAFC

Au cours des dernières années, les dirigeants de la Force aérienne du Canada ont identifié la nécessité de transformer et moderniser la Force aérienne pour qu'elle puisse répondre aux demandes dans l'environnement en évolution d'aujourd'hui. Plusieurs initiatives ont été mises en œuvre depuis, y compris la consolidation d'un certain nombre d'escadrons opérationnels pour soutenir la création du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC).



Le système canadien conjoint de précision de la sécurité de la livraison aérienne se pose sur le lac gelé lors du test initial. Le système a été initié pour rechercher des méthodes de recharge pour la livraison aérienne.

Photo gracieuseté du major Gilles Bourgoïn

Mis en place en 2005, le CGAFC, moteur de changement pour la transformation de la Force aérienne, vise à fournir à la Force aérienne les connaissances pour acquérir les capacités adéquates dont elle a besoin pour accomplir sa tâche et élaborer une doctrine permettant d'assurer le succès des opérations aériennes dans l'avenir.

Pour réaliser ces objectifs, les dirigeants de l'unité ont déterminé la nécessité d'examiner comment la communauté de recherche et de sauvetage (R-S) des Forces canadiennes (FC) fonctionne et comment améliorer son rendement déjà impressionnant.

La section chargée de cette tâche se nomme Aëromobilité et R-S et elle fait partie de la Direction générale de l'élaboration des concepts et de la doctrine du CGAFC situé à Trenton, Ontario. Cette section est dotée de trois officiers de la Force régulière et d'un réserviste. Le personnel analyse les capacités actuelles de la Force aérienne et formule des recommandations basées sur une recherche approfondie afin de fournir à la communauté de R-S les connaissances pour acquérir l'équipement adéquat et pour trouver des moyens de former et d'exécuter les opérations plus efficacement. Le lieutenant-colonel David MacKinnon, chef de la Direction générale de l'élaboration des concepts et de la doctrine, indique que le travail de l'équipe présente la possibilité d'améliorer grandement les capacités de R-S des FC dans l'avenir.

« Par exemple, dit-il, l'équipe travaille actuellement sur le projet Yukon, un projet visant à déterminer le meilleur mélange pour la flotte de l'aëromobilité (y compris la R-S) dans le but d'accomplir les multiples tâches de la Force



Le Major Gilles Bourgoïn au CGAFC à Trenton

Photo gracieuseté du CGAFC

aérienne canadienne. » Il ajoute, « Cette équipe répond à de réels problèmes avec de vraies solutions. Elle est d'une grande valeur pour la communauté de R-S ».

En fait, l'équipe travaille également à plusieurs autres projets comme l'étude parrainée par le CGAFC sur la précision des systèmes de livraison aérienne. Le projet canadien conjoint sur la précision du système de sécurité de la livraison aérienne vise à rechercher d'autres méthodes pour la livraison aérienne. Cette technologie automatisée utilise un système de positionnement global (GPS) pour orienter avec précision la livraison aérienne de cargos vers leur cible respective à l'aide de moteurs électriques pour contrôler les parachutes. La recherche initiale a démontré que même si cette technologie est récente, ces systèmes devraient être considérés au moment de réfléchir au sujet des systèmes et des procédures de livraison aérienne dans l'avenir.

Le CGAFC parraine également une recherche pour élaborer un poste d'entraîneur d'observateurs des Hercules. Ce poste d'entraîneur de mission, toujours à l'étape de prototype, a déjà reçu des commentaires positifs de la part de la communauté d'aëromobilité, étant donné que le projet a suffisamment d'appui pour compléter la phase expérimentale

initiale. Au départ, l'entraîneur d'observateurs des Hercules devra répondre au besoin urgent de la communauté du transport aérien tactique, mais plusieurs ramifications du projet exploreront les possibilités d'utiliser ce simulateur pour l'entraîneur de chefs largueurs.

Un autre important projet de l'équipe d'aéromobilité et de R-S en cours est l'élaboration de la doctrine opérationnelle de R-S (B-GA-460 SAR), un document qui ira dans le sens de la doctrine aérospatiale publiée des Forces canadiennes. Ce document permettra de s'assurer que les procédures utilisées dans l'ensemble de la communauté de R-S répondent aux normes les plus élevées, utilisant les techniques et la technologie à la fine pointe, et il permettra également d'assurer le maintien de l'interopérabilité avec nos alliés.

Avec des projets comme le système de sécurité de la livraison aérienne et l'entraîneur d'observateurs des Hercules ainsi que la publication de la doctrine aérospatiale pertinente du CGAFC, l'avenir de la communauté de R-S n'a jamais été aussi resplendissant. Il ne fait aucun doute que nous verrons bientôt de grands changements qui ne feront que rendre la communauté de R-S plus efficace qu'elle ne l'est déjà. ■

Le major Gilles Bourgoïn est membre de la Direction générale de l'élaboration des concepts et de la doctrine – Aéromobilité et R-S du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes à Trenton, Ontario. Il s'est joint aux Forces canadiennes en 1988 à titre de navigateur aérien. Pendant plusieurs années, il a occupé les postes de contrôleur du Centre conjoint de coordination de sauvetage à Victoria et à Trenton.

Radio amateur : un passe-temps qui peut servir à aider ceux dans le besoin

Par Robert Cherry, VE2AGE

En 1901, Marconi a reçu la lettre « S » en code Morse à St. John's, Terre-neuve, envoyé par un de ses associés à Poldhu au Royaume-Uni. Il s'agissait de la première transmission d'un signal transatlantique, un précurseur de la communication sans fil pratique. Marconi et d'autres ont bientôt construit des émetteurs et des récepteurs. En 1913, le Parlement a adopté la Loi du radiotélégraphe pour atténuer l'interférence pour les postes sur le littoral maritime. Dans les années qui ont suivi, le gouvernement fédéral a mis en place des règlements sur le radiotélégraphe spécifiant les premiers examens de compétence opérationnelle et technique pour les radios amateurs du Canada.

Dans les cas d'urgence ou de désastre, les téléphones cellulaires et l'Internet peuvent ne pas toujours fonctionner. Dans tout le Canada, il y a des groupes d'amateurs qui suivent une formation pour établir et maintenir des communications d'urgence. Collectivement, ils sont connus comme le Service de radio de secours (ARES). ARES travaille sous l'égide de Radio Amateurs du Canada (RAC).

Les radios amateurs au Canada se portent bénévoles à titre de pilotes, de navigateurs, de chefs largueurs ou d'équipage au sol de l'Association civile de recherche et sauvetage aérien et la plupart sont membres des équipes de recherche et sauvetage au sol. Pour permettre aux différents groupes de chercheurs de se suivre, le système de compte rendu de position automatique (APRS) utilise la radiocommunication à commutation de paquets. L'information sur la position est fournie à partir d'un récepteur satellite GPS connecté à un des ports sériels de l'ordinateur dédié au logiciel du APRS.

La radio amateur ne coûte pas une fortune. L'équipement a une longue durée de vie et il y a peu de changement par minute ou par mois. Même une radio n'est pas absolument nécessaire. Un système vocal sur Internet peut être utilisé.

Plusieurs astronautes sont des radios amateurs. Le 24 janvier 2007, les étudiants de l'école élémentaire *Le Prélude* d'Ottawa ont passé 90 minutes et 22 secondes à discuter avec le mécanicien de bord, Sunita Williams, de la Station spatiale internationale. La discussion a eu lieu au Musée des sciences et technologies à Ottawa, siège de la station de radio amateur VE3JW du Ottawa Valley Mobile Radio Club.

Pour obtenir plus de renseignements sur la radio amateur au Canada, visitez le site Web de Radio Amateurs du Canada au www.rac.ca. ■

Robert Cherry est un agent de programme du Secrétariat national de recherche et de sauvetage. Il est un opérateur de radio amateur breveté et est membre du Ottawa Valley Mobile Radio Club. L'auteur remercie Ken Halcrow de l'ACRSA à Ottawa pour l'article sur la démonstration de la communication à haute fréquence de l'ACRSA qui a eu lieu à North Bay dans le cadre du SAREX national en septembre 2006.



Vol inaugural du premier concours annuel étudiant de conception de véhicule aérien télépiloté



Rolf Brandt, SERGO et le lieutenant-colonel Mark LeGresley indiquant aux étudiants de l'équipe VAMUdeS où se trouve l'aire de manœuvre.

Photo gracieuseté de L&S Photo

Par Stéphane Bachand

Les étudiants des universités de Calgary, Edmonton et Sherbrooke ont participé à la seconde phase du concours de conception de véhicule aérien télépiloté (VAT) tenue du 4 au 6 mai à Goose Bay, Labrador. Dans la première phase, les équipes d'étudiants devaient présenter un rapport technique indiquant comment les concepts de VAT répondent aux défis posés par une mission de recherche et sauvetage (R-S).

Les étudiants et les experts en matière de VAT de partout au Canada se sont rendus à l'Escadre 5 de Goose Bay pour la phase deux du concours qui était appuyé par l'escadron de soutien au combat 444, l'escadron 5 de Goose Bay, l'équipe de l'Association civile de recherche et sauvetage aériens (ACRSA), les résidents et les entreprises de Happy Valley Goose Bay et plusieurs sociétés commanditaires.

Ce dernier concours est la cumulation de deux ans de travaux d'élaboration d'un mini-aéronef sans pilote ayant la tâche spécifique d'effectuer une recherche sur 2 kilomètres carrés

sur le site d'une simulation d'écrasement. Le major Graham Newbold du Secrétariat national de recherche et de sauvetage a aidé les organisateurs dans l'élaboration d'un scénario de R-S pour le concours et a fait appel à l'aide de l'équipe locale de l'ACRSA pour établir les cibles dans le secteur.

En plus de la composante de vol d'essai du concours, les participants ont reçu une séance d'information et une démonstration par l'atelier des techniciens de R-S de l'escadron de soutien au combat 444 pour les familiariser avec l'équipement et les techniques utilisés par les professionnels de la R-S. Ce week-end rempli d'activités incluait également des présentations par chacune des équipes d'étudiants sur le développement de leur VAT et des séances d'information sur la sécurité du fonctionnement des VAT.

L'équipe VAMUdeS de l'Université de Sherbrooke a gagné les deux phases du concours. Plusieurs leçons ont été apprises concernant le développement de VAT et leur fonctionnement dans un espace aérien actif. Le concours a également donné la possibilité aux participants d'en

apprendre davantage concernant l'innovation en matière de R-S et les défis que doit surmonter la communauté de R-S dans les opérations de recherche et sauvetage. ■

Stéphane Bachand est un agent des communications du Secrétariat national de recherche et de sauvetage qui a participé au concours étudiant véhicule aérien télépiloté au Labrador.



Charles Vidal de l'équipe VAMUdeS se préparant à faire décoller l'aéronef sans pilote

Photo gracieuseté de L&S Photo

Cospas-Sarsat célèbre 25 ans d'aide à la recherche et sauvetage partout dans le monde

Par le sous-lieutenant David Lavallée, Division aérienne du Canada, Affaires publiques

Lorsque les gens font leurs affaires partout dans le monde, voyageant en bateau, en avion, par train et en voiture, ils le font en toute confiance d'atteindre leur destination sains et saufs.

Ce que la plupart ne réalisent pas, c'est qu'ils sont surveillés – ou plutôt écoutés – de loin au-dessus de leur tête, en cas de la possibilité lointaine que quelque chose tournera mal et qu'ils auront besoin d'aide.

Depuis un quart de siècle, le système satellitaire Cospas-Sarsat surveille la terre, « écoutant » les balises de détresse activées par les avions, les navires ou des personnes en détresse. Aujourd'hui, il a évolué pour devenir un réseau mondial de recherche et sauvetage (R-S) utilisé par un partenariat de 38 pays.

Cospas-Sarsat est un acronyme russe et anglais, Cospas signifiant « Cosmicheskaya Sistemya Poiska Avariynich Sudov » (système spatial pour la recherche de navires en détresse), et Sarsat signifiant « Search and Rescue Satellite-Aided Tracking » (dépistage de R-S assisté par satellite).

Depuis que le système est devenu opérationnel en 1982, Cospas-Sarsat fournit de l'information qui a contribué au sauvetage de plus de 20 530 personnes dans 5 752 situations de détresse.

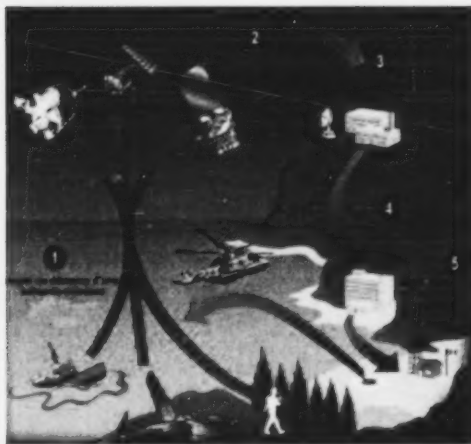


Image original par NOAA-SARSAT

« Le système voit réellement le monde entier », de dire le major Alain Tanguay du Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) de la 8^e escadre de Trenton. Le CCCM surveille les satellites de R-S et le réseau informatique qui reçoit et distribue toutes les données relatives aux balises de détresse de R-S au Canada.

Le système Cospas-Sarsat est le résultat d'une entente entre le Canada, les États-Unis, la France et l'ancienne Union soviétique. En service depuis 1982, la première

utilisation opérationnelle du système s'est produite le 10 septembre de cette année-là lorsqu'un avion léger s'est écrasé au Canada. Grâce à la détection et système et au relais de la balise de détresse de l'avion, trois personnes ont été rescapées.

Fondamentalement, le système fonctionne lorsqu'une personne, un avion ou un navire en détresse active une balise de détresse sur l'une de trois fréquences établies – 121,5 MHz, 243 MHz ou 406 MHz. Un des satellites Cospas-Sarsat en orbite autour de la terre prend le signal et le transmet à un terminal local d'utilisateur (TLU) qui traite le signal et le transmet à un Centre de contrôle des missions, comme celui au Canada, le CCCM.

D'après l'information reçue et le lieu de l'urgence, le Centre de contrôle des missions transmet le message à un Centre de coordination de sauvetage (RCC) qui dépêche une équipe de R-S sur place. Ici au Canada, il y a le CCCM à Trenton, trois Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) et deux

sous-centres des opérations de sauvetage en mer (MRSC) pour répondre aux situations de R-S, qui sont traitées par la force aérienne et/ou la Garde côtière, qui ont des équipes de R-S en devoir 24 heures par jour, sept jours par semaine, toute l'année.

Bien que le processus puisse sembler compliqué, en réalité, il fonctionne très rapidement. « Lorsqu'il s'agit des opérations de R-S, l'élément décisif est la rapidité », de dire le major Tanguay. « Lorsqu'une situation d'urgence se produit, par exemple un écrasement d'avion ou un bateau piégé dans une mer difficile, les gens sont en détresse, ils sont en danger. Nous devons y dépêcher une équipe aussitôt que possible. L'information et la directive que nous recevons du système Cospas-Sarsat nous permettent d'y arriver. »

Il y a deux types différents de satellites utilisés par le système Cospas-Sarsat : le satellite géostationnaire de recherche et sauvetage (GEOSAR), qui est en orbite autour de la terre dans une position fixe par rapport à la surface, et le satellite en orbite basse terrestre de recherche et sauvetage (LEOSAR), qui fait le tour du globe en cercle.

Les satellites LEOSAR sont utilisés pour situer le lieu d'une urgence là où la balise de détresse transmet, ce que les satellites stationnaires GEOSAR ne peuvent faire. Cela peut présenter un défi lorsqu'un signal est reçu.

« Lorsque nous recevons un signal d'un satellite GEOSAR, le système ne peut pas offrir un lieu précis de la source de la balise », de dire le major Tanguay. « En conséquence, nous devons attendre qu'un satellite LEOSAR passe au-dessus et la situe. Malheureusement, cela ajoute du temps précieux quant à notre capacité de répondre rapidement à l'urgence. »

Il y a toutefois une solution. La clé réside dans les trois fréquences

utilisées par les balises de détresse. Les signaux 121,5 MHz et 243 MHz permettent de communiquer avec les satellites, mais parce qu'ils sont de fréquences analogues, ils ne peuvent pas transmettre beaucoup d'information.

Cependant, les balises de détresse qui emploient la fréquence 406 MHz utilisent un signal numérique, ce qui signifie qu'ils peuvent inclure une grande quantité de données dans leur signal. Cela peut comprendre les coordonnées d'un système de positionnement global (GPS), qui donne au Centre de contrôle des missions une localisation plus précise d'une urgence, ainsi qu'un numéro d'identification de balise. Enregistré dans la base de données nationale, ce numéro peut dire au Centre de contrôle des missions le type d'avion ou de bateau impliqué dans l'urgence, et combien de personnes peuvent se trouver à bord.

C'est pour cette raison que le 1^{er} février 2009, le système Cospas-Sarsat commencera à surveiller la fréquence 406 MHz seulement.

« Le signal 406 MHz peut nous offrir beaucoup plus d'information sur l'urgence, comme l'emplacement du site grâce au GPS et le type d'avion ou de bateau en cause, ce qui peut également indiquer combien de personnes peuvent être en danger », de dire le major Tanguay. « Cela se traduit à une intervention plus rapide et mieux préparée aux situations d'urgence. »

Bien que la transition au signal 406 MHz pose certains défis, particulièrement si les numéros d'identification de balise de détresse ne sont pas enregistrés dans la base de données, finalement, il permettra mieux au système de sauver des vies.

« Plus nous avons d'information dans une situation d'urgence, mieux c'est », d'ajouter le major Tanguay. « Je pense que le système Cospas-Sarsat continuera de nous aider pendant longtemps à cet égard. » ■

Le sous-lieutenant intérimaire David Lavallée est un agent des affaires publiques aspirant qui travaille à la section des affaires publiques de la 1^{ère} division aérienne canadienne de la Région canadienne du NORAD au quartier général de Winnipeg (Manitoba).

L'esprit de la recherche et sauvetage en grand déploiement à SARSCÈNE 2007

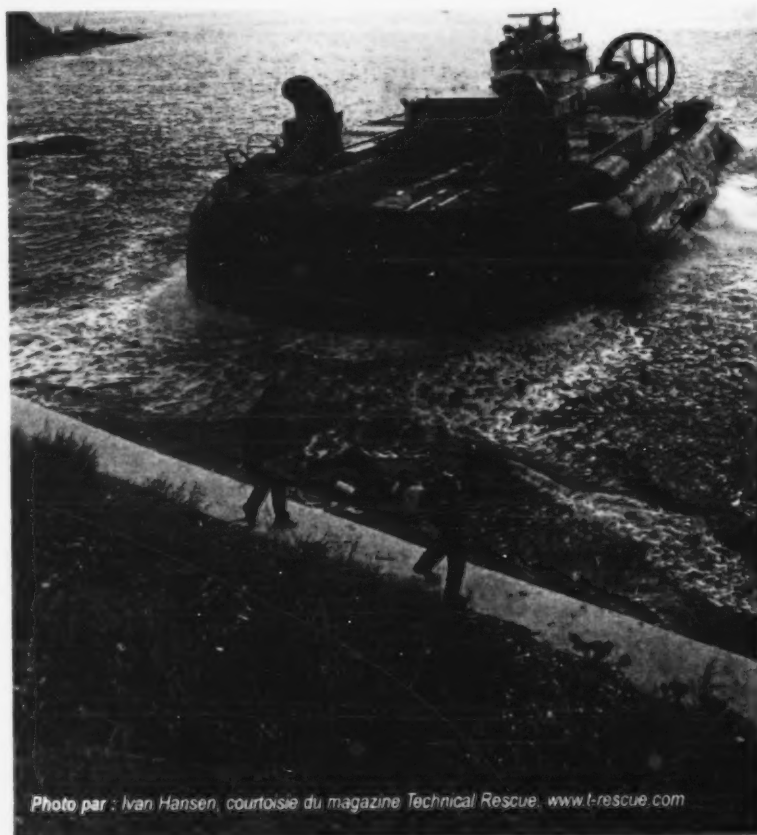


Photo par : Ivan Hansen, courtoisie du magazine Technical Rescue, www.t-rescue.com

Tenue dans la magnifique ville de Victoria (Colombie-Britannique), le congrès SARSCÈNE de cette année a réuni un grand nombre d'experts et de professionnels de la recherche et sauvetage (R-S) de tout le Canada et du monde entier. Avec le Programme provincial des mesures d'urgence de la Colombie-Britannique (BC PEP) et la British Columbia Search and Rescue Association (BCSARA), nous avons accueilli plus de 600 délégués qui sont venus partager leurs connaissances et présenter les compétences entourant le thème de cette année : *L'esprit de la recherche et sauvetage*. Ce thème a été en vedette grâce à de nombreux événements différents, dont la plénière d'ouverture et la soirée d'appréciation des bénévoles qui a eu lieu au Royal BC Museum, un lieu vraiment unique et magnifique.

utilisées par les balises de détresse. Les signaux 121,5 MHz et 243 MHz permettent de communiquer avec les satellites, mais parce qu'ils sont de fréquences analogues, ils ne peuvent pas transmettre beaucoup d'information.

Cependant, les balises de détresse qui emploient la fréquence 406 MHz utilisent un signal numérique, ce qui signifie qu'ils peuvent inclure une grande quantité de données dans leur signal. Cela peut comprendre les coordonnées d'un système de positionnement global (GPS), qui donne au Centre de contrôle des missions une localisation plus précise d'une urgence, ainsi qu'un numéro d'identification de balise. Enregistré dans la base de données nationale, ce numéro peut dire au Centre de contrôle des missions le type d'avion ou de bateau impliqué dans l'urgence, et combien de personnes peuvent se trouver à bord.

C'est pour cette raison que le 1^{er} février 2009, le système Cospas-Sarsat commencera à surveiller la fréquence 406 MHz seulement.

« Le signal 406 MHz peut nous offrir beaucoup plus d'information sur l'urgence, comme l'emplacement du site grâce au GPS et le type d'avion ou de bateau en cause, ce qui peut également indiquer combien de personnes peuvent être en danger », de dire le major Tanguay. « Cela se traduit à une intervention plus rapide et mieux préparée aux situations d'urgence. »

Bien que la transition au signal 406 MHz pose certains défis, particulièrement si les numéros d'identification de balise de détresse ne sont pas enregistrés dans la base de données, finalement, il permettra mieux au système de sauver des vies.

« Plus nous avons d'information dans une situation d'urgence, mieux c'est », d'ajouter le major Tanguay. « Je pense que le système Cospas-Sarsat continuera de nous aider pendant longtemps à cet égard. » ■

Le sous-lieutenant intermédiaire David Lavalée est un agent des affaires publiques aspirant qui travaille à la section des affaires publiques de la 1^{re} division aérienne canadienne de la Région canadienne du NORAD au quartier général de Winnipeg (Manitoba).

L'esprit de la recherche et sauvetage en grand déploiement à SARSCÈNE 2007



Photo par : Ivan Hansen, courtoisie du magazine Technical Rescue, www.t-rescue.com

Tenue dans la magnifique ville de Victoria (Colombie-Britannique), le congrès SARSCENE de cette année a réuni un grand nombre d'experts et de professionnels de la recherche et sauvetage (R-S) de tout le Canada et du monde entier. Avec le Programme provincial des mesures d'urgence de la Colombie-Britannique (BC PEP) et la British Columbia Search and Rescue Association (BCSARA), nous avons accueilli plus de 600 délégués qui sont venus partager leurs connaissances et présenter les compétences entourant le thème de cette année : *L'esprit de la recherche et sauvetage*. Ce thème a été en vedette grâce à de nombreux événements différents, dont la plénière d'ouverture et la soirée d'appréciation des bénévoles qui a eu lieu au Royal BC Museum, un lieu vraiment unique et magnifique.



Les membres de l'équipe d'Avalon North Wolverines, Terre-Neuve et Labrador, offrant leur aide à une victime durant les jeux de SARSCÈNE.

Plus de 50 exposés d'experts canadiens et internationaux ont été au programme cette année. Des conférenciers d'Irlande, de la Nouvelle-Zélande, de Pologne, du Royaume-Uni et des États-Unis ont apporté à la conférence une perspective internationale et montré comment les pays diffèrent quant à la gestion de la R-S.

Plus de 60 exposants ont présenté leurs produits et services à la conférence par l'entremise du Salon professionnel. Le Salon professionnel de cette année a été un grand succès et a offert de l'information sur divers produits, par exemple, les technologies de communication par satellite, les véhicules tout terrain, les abris d'urgence et les vêtements imperméables.

LES JEUX SARSCÈNE

La 16^e conférence annuelle a été lancée le mercredi 17 octobre avec les Jeux SARSCÈNE. Un magnifique avant-midi d'automne a accueilli les concurrents, les juges et les bénévoles des jeux de 2007. Le Parc Beacon Hill, le joyau de la berge du sud de Victoria rempli d'histoire et de beauté naturelle, a servi de site pour l'événement de la journée.

Huit équipes de tout le Canada et deux équipes internationales ont participé à l'événement. Les équipes étaient évaluées pour six stations de R-S différentes concernant les opérations de survie, la navigation, la prise en charge d'une situation d'urgence, le relais des compétences, la gestion de la recherche et la détection.

À la fin de la journée, l'équipe « Tsunami » de la réserve de parc national Gulf Islands a obtenu la médaille d'or à la cérémonie de remise des médailles au Victoria Conference Centre. L'équipe de la Sûreté du Québec a fini au second rang, suivie de la Irish Coast Guard au troisième rang. La quatrième place est allée à Coquitlam SAR Two à qui on a remis quatre émetteurs-récepteurs mobiles terrestres d'ICOM Canada pour la meilleure performance d'une équipe composée entièrement de bénévoles.



Gagnants de la médaille d'or des jeux, la « Tsunami » de la réserve de parc national Gulf Islands (Gauche à droite : Leila Sumi, Nathan Cardinal, Rundi Anderson et Dave Pemberton)

Photo par : Ivan Hansen, courtoisie du magazine Technical Rescue, www.t-rescue.com

LA PLÉNIÈRE D'OUVERTURE

La plénière a été l'un des événements les plus mémorables de la conférence. Elle comprenait un hommage à Cospas-Sarsat et à l'Association canadienne des avalanches qui célèbrent leur 25^e anniversaire cette année. L'hommage a été suivi de conférenciers invités qui ont partagé des histoires de leurs expériences en R-S.

Le pilote Jon Ziegelheim a raconté l'histoire de son sauvetage dramatique lorsque le petit avion qu'il pilotait s'est écrasé il y a 25 ans en Colombie-Britannique. L'incident se distingue en étant la première recherche alertée par le système Cospas-Sarsat.

Susan Miller a raconté l'histoire de ses quatre enfants qui ont été sauvés lorsque leur bateau a chaviré près de Nanoose (Colombie-Britannique). Mme Miller, qui surveillait l'incident du rivage, a décrit le sauvetage qui a permis de sauver tous ses enfants.

Brad Sills, un gestionnaire de recherche de Whistler Search and Rescue, a présenté une vidéo racontant l'histoire de Sam Black, un randonneur qui s'est égaré pendant six jours dans la région montagneuse de Brandywine près de Whistler.

La dernière histoire fut celle de Larry et Jackie Beveridge qui ont raconté la perte de leur fils de neuf ans Jimmy, qui s'est perdu durant un voyage de camping familial dans le Palomar State Park de Californie en 1981. Ils ont parlé du programme « Reste près d'un arbre » qui a été créé suite à cet incident et ont indiqué comment il s'est répandu partout aux États-Unis et au Canada. ■



Cyndie Jones, BC PEP, avec Larry et Jackie Beveridge



Photo par : Ivan Hansen, courtoisie du magazine Technical Rescue, www.t-rescue.com

LES SONS ET LES IMAGES DE LA R-S

Les délégués de SARSCÈNE et le public se sont retrouvés le samedi 20 octobre pour les démonstrations de R-S présentées à Holland Point à Victoria. Cette année, la présentation en plein air de la R-S maritime, aérienne et au sol comprenait une intervention de plusieurs agences à une simulation de navire en détresse, un sauvetage en falaise simulé, et un survol maritime et aérien des ressources de R-S. Les agences participantes étaient la Garde côtière canadienne (GCC), la Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Backcomb Helicopters, Squamish Search and Rescue, Coquitlam Search and Rescue et les Forces canadiennes (FC).

Suite aux démonstrations de R-S, les membres du public et les délégués de la conférence se sont dirigés vers la base de la GCC où ils ont pu voir des expositions statiques des actifs de R-S, notamment plusieurs hélicoptères et plusieurs navires. D'autres organismes, dont la GRC et la BCSARA y avaient des kiosques pour offrir de l'information aux visiteurs.

L'information sur SARSCÈNE 2008, qui aura lieu à St. John's (Terre-Neuve), sera bientôt disponible. Pour obtenir plus d'information, consultez le site Web du Secrétariat national de recherche et de sauvetage à www.nss.gc.ca au cours des prochains mois.

LA PLÉNIÈRE D'OUVERTURE

La plénière a été l'un des événements les plus mémorables de la conférence. Elle comprenait un hommage à Cospas-Sarsat et à l'Association canadienne des avalanches qui célèbrent leur 25^e anniversaire cette année. L'hommage a été suivi de conférenciers invités qui ont partagé des histoires de leurs expériences en R-S.

Le pilote Jon Ziegelheim a raconté l'histoire de son sauvetage dramatique lorsque le petit avion qu'il pilotait s'est écrasé il y a 25 ans en Colombie-Britannique. L'incident se distingue en étant la première recherche alertée par le système Cospas-Sarsat.

Susan Miller a raconté l'histoire de ses quatre enfants qui ont été sauvés lorsque leur bateau a chaviré près de Nanoose (Colombie-Britannique). Mme Miller, qui surveillait l'incident du rivage, a décrit le sauvetage qui a permis de sauver tous ses enfants.

Brad Sills, un gestionnaire de recherche de Whistler Search and Rescue, a présenté une vidéo racontant l'histoire de Sam Black, un randonneur qui s'est égaré pendant six jours dans la région montagneuse de Brandywine près de Whistler.

La dernière histoire fut celle de Larry et Jacquie Beveridge qui ont raconté la perte de leur fils de neuf ans Jimmy, qui s'est perdu durant un voyage de camping familial dans le Palomar State Park de Californie en 1981. Ils ont parlé du programme « Reste près d'un arbre » qui a été créé suite à cet incident et ont indiqué comment il s'est répandu partout aux États-Unis et au Canada. ■



Cyndie Jones, BC PEP, avec Larry et Jacquie Beveridge



Photo par : Ivan Hansen, courtoisie du magazine Technical Rescue

LES SONS ET LES IMAGES DE LA R-S

Les délégués de SARSCÈNE et le public se sont retrouvés le samedi 20 octobre pour les démonstrations de R-S présentées à Holland Point à Victoria. Cette année, la présentation en plein air de la R-S maritime, aérienne et au sol comprenait une intervention de plusieurs agences à une simulation de navire en détresse, un sauvetage en falaise simulé, et un survol maritime et aérien des ressources de R-S. Les agences participantes étaient la Garde côtière canadienne (GCC), la Garde côtière canadienne auxiliaire (GCCA), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Backcomb Helicopters, Squamish Search and Rescue, Coquitlam Search and Rescue et les Forces canadiennes (FC).

Suite aux démonstrations de R-S, les membres du public et les délégués de la conférence se sont dirigés vers la base de la GCC où ils ont pu voir des expositions statiques des actifs de R-S, notamment plusieurs hélicoptères et plusieurs navires. D'autres organismes, dont la GRC et la BCSARA y avaient des kiosques pour offrir de l'information aux visiteurs.

L'information sur SARSCÈNE 2008, qui aura lieu à St. John's (Terre-Neuve), sera bientôt disponible. Pour obtenir plus d'information, consultez le site Web du Secrétariat national de recherche et de sauvetage à www.nss.gc.ca au cours des prochains mois.

UNE HISTOIRE D'AMOUR ET DE PERTE

Par France Bergeron

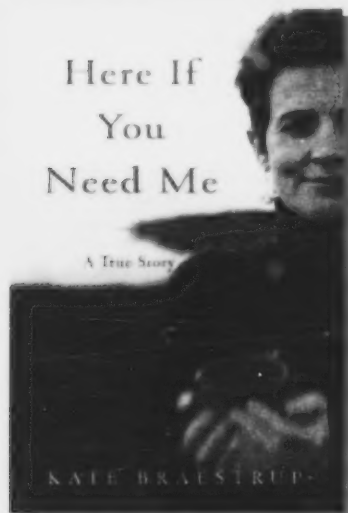


Photo gracieuseté de Little, Brown & Company

Ayant été aumônier des Forces canadiennes, c'est avec un grand enthousiasme que j'ai accepté de faire la recension du livre de Kate Braestrup, *Here If You Need Me*.

C'est de la perte de son époux, un paramilitaire du Maine, dans un accident tragique que le désir de Braestrup de devenir ministre et de travailler côte à côte avec les gardiens maritimes dans les missions de recherche et sauvetage a pris souche. Par son deuil personnel et

l'apprentissage de son nouveau rôle de veuve, de mère de quatre enfants et d'aumônier militaire, ses émotions sont transparentes et honnêtes dans le récit de son périple.

Here If You Need Me est un hommage à l'amour et la perte. L'amour ultime, « le pouvoir autoritaire de l'amour authentique », comme elle le décrit alors qu'elle baigne et habille le corps de la dépouille de son époux avant les funérailles. Ultime perte : la mort d'un époux, d'un parent, d'un enfant, décrite comme des histoires se suivant l'une après l'autre.

Le livre de Braestrup est rempli d'humour. Elle rie d'elle-même en admettant qu'elle a à peine retrouvé son chemin du poste de commandement vers son camion sans se perdre, comment le centre d'aiguillage ne pouvait pas l'entendre parce qu'elle tenait le microphone à l'envers ou en racontant des histoires délectables sur ses réactions par rapport à ses enfants faisant face à ce qui est l'une des situations les plus difficiles dans la vie d'un enfant : la mort d'un père aimant.

Elle illustre bien le rôle d'aumônier en situation de crise : être là, écouter, discuter avec les parents, reconforter le conjoint en deuil ou s'occuper des amis « mal rasés, avec le bedon et

qui viennent de loin, posant des questions hésitantes sur la mort après la vie ». Son livre est rempli de situations de compassion, qui sont le lot de l'aumônier, comme l'annonce à une épouse déjà craintive de la nouvelle tragique de la noyade de son conjoint alors qu'elle « tombe en sanglots devant mon uniforme et que nous nous écroulons toutes deux sur le plancher de la cuisine ».

Braestrup nous amène à la recherche d'une fille disparue à Masquingy Pond, d'un pêcheur sur glace sur le lac Hobby, du procès d'une jeune mère suicidaire près d'Ellsworth, d'une noyade devenant un meurtre possible dans une chute dans un parc national ou d'un patient souffrant de la maladie d'Alzheimer. Il s'agit d'histoires courantes pour les bénévoles et les professionnels de recherche et sauvetage qui sont racontées avec passion et dévouement. Il s'agit d'un livre court, bien écrit et inspiré rempli d'une bonne dose de spiritualité, de bonté humaine et de dévouement à la communauté et à la famille. ■

France Bergeron est diplômée en théologie et elle a servi à titre d'aumônière dans les Forces canadiennes pendant cinq ans. Elle a servi sur la base d'instruction de Borden et sur la base de l'OTAN à Lahr en Allemagne. Pilote brevetée, elle est actuellement la directrice de la coordination du Secrétariat national de recherche et de sauvetage à Ottawa.

14

SARSCÈNE

DES AUTEURS DOCUMENTENT PLUS DE 50 ANS DE SAUVETAGE PROFESSIONNEL

Par Lynn Martel



Reproduit avec la permission de Rocky Mountain Outlook

En juillet 1954, sept jeunes femmes mexicaines se sont réunies sur les berges du lac Louise et ont vu les fronts d'abattage escarpés du Mont Victoria. Membres de la première équipe d'alpinisme féminine du Mexique, phénomène rare dans n'importe quel pays à l'époque, ces femmes et leur guide, Eduardo San Vicente, sont venus dans les Rocheuses canadiennes avec plusieurs objectifs en tête – notamment l'ascension du Mont Vitoria très englacé de 3 464 mètres. Chacune d'entre elles a mérité sa place au sein de l'équipe et M. Vincent était considéré comme un alpiniste hors pair ayant gravi le mont McKinley en Alaska, le mont le plus élevé en Amérique du Nord à 6 194 mètres, et le mont Huascaran dans la Cordillère Blanca au Pérou à 6 768 mètres.

En dépit de l'épuisement dû aux conditions de neige excessive selon les guides suisses vivant et travaillant au Chateau Lake Louise, l'équipe a gravi jusqu'au refuge du Col-Abbot et y a passé la nuit pour ensuite poursuivre



Photo gracieuseté de Kananaskis Rescue

son chemin sans une des membres qui était indisposée. Se déplaçant en deux cordées, les six femmes et leur guide ont atteint le sommet sud, mais elles ont rapidement entamé leur descente puisqu'une des femmes de la première cordée, dirigée par leur guide, a lâché prise, précipitant les quatre personnes de la cordée vers la mort. En plus d'être le pire accident d'alpinisme à survenir dans les Rocheuses canadiennes à l'époque, la tragédie a été un catalyseur dans le domaine de l'alpinisme dans l'Ouest canadien, incitant l'établissement d'un service de sauvetage en montagne professionnel.

L'histoire de l'accident tragique de l'équipe mexicaine a été racontée en détail dans le tout nouveau livre, *Guardians of the Peaks : Mountain Rescue in the Canadian Rockies and Columbia Mountains*, écrit par Kathy Calvert et Dale Portman et publié par Rocky Mountain Books, la division du Heritage Group situé à Calgary. De plus de 300 pages, le livre est un ouvrage complet et très attendu rapportant le dévouement, l'expertise et l'évolution constante du service de sauvetage des parcs nationaux du Canada reconnu dans le monde entier.

La recherche approfondie et le dévouement de l'auteur envers le projet rendent la lecture de ce livre captivante, avec des comptes-rendus détaillés de certains des sauvetages dans les parcs en montagne les plus spectaculaires, qui mérite l'attention des amateurs d'histoires d'aventure. Bien plus qu'une histoire d'action, *Guardians of the Peaks* partage des histoires de gens qui ont façonnés

et bâti le service de sauvetage, en commençant avec la reconnaissance du père du sauvetage en montagne au Canada, le guide suisse Walter Perren, qui a été le garde en chef des services d'alpinisme de 1955 jusqu'à son décès en 1967, et qui a organisé le déplacement et la formation des gardiens du parc dont la plupart étaient plus confortables à dos de cheval qu'au bout d'une corde sur des escarpements rocheux.

Le livre reconnaît également l'évolution compliquée des techniques et de la formation en matière de sauvetage, détaillant les premiers sauvetages par hélicoptère grâce à l'orientation et l'innovation des spécialistes en sauvetage à la retraite de Banff et Jasper, Peter Fuhrmann et Willie Pfisterer, ainsi qu'à leurs efforts pour promouvoir et assurer la viabilité et les applications pratiques du sauvetage par hélicoptère. Par des récits plaisants, les auteurs ont illustré le dévouement constant des générations subséquentes d'experts en protection civile et en sauvetage, y compris les récits de Mark Ledwidge, Lloyd « Kiwi » Gallangher, Tim Auger, Gord Irwin et George Field.

À titre d'ancien garde de parc et de maître-chien de secours, Portmann offre des aperçus intimes de la profession de sauveteur qui existe depuis 50 ans alors que lui et Calvert se rappellent des histoires d'alpinistes audacieux et malchanceux et de touristes dangereusement innocents, y compris l'histoire d'un enfant qui avait fatalement glissé dans une crevasse sur le glacier Athabasca.

Intercalé de photos historiques captivantes, ce livre révèle non seulement l'aspect technique, mais également le développement de l'aspect politique et culturel du service de sauvetage en montagne professionnel dans la région ainsi que les coûts humains d'une profession stressante, exigeante, épuisante et satisfaisante. ■

Spécialisée dans les aventures en montagne et la culture, Lynn Martel est une écrivaine et rédactrice à la pige pour des journaux et des magazines de plein air qui vit à Canmore.



Sauvetage sur Snow Patch Bugaboo

Photo gracieuseté Brad White, Garde de parc, Banff

Disposition des balises de détresse

Les radiobalises de détresse font partie d'un système permettant d'émettre un signal de détresse rapide pouvant déclencher une intervention dans des cas d'incidents en vol, en mer et au sol. Enregistrez votre balise auprès du Registre canadien des balises de détresse. Qu'il s'agisse



Un professionnel de la R-S avec une BLP de 406 MHz.

Photo gracieuseté de ACR Electronics, Inc.

d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) pour aéronefs, d'une balise de localisation personnelle (BLP) ou d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) pour les navires, une information correcte dans le registre aide le personnel de recherche et sauvetage et permet d'améliorer les chances de survie.

Disposition des balises

Un jour ou l'autre les balises de détresse devront être remplacées. De plus, lorsque le système satellite arrêtera de traiter les signaux de 121,5 et 243 MHz le 1^{er} février 2009, les plusieurs balises de détresse devront être éliminées.

Une des phases cruciales du remplacement des balises de détresse est leur disposition. Qu'il s'agisse d'un ELT, d'une BLP et d'une RLS, à la fin de la durée de vie utile d'une balise de détresse,

il est important de déconnecter la batterie de l'unité afin de prévenir les fausses alertes.

Une balise de détresse ne devrait jamais être mise au rebut comme des déchets domestiques puisqu'elle peut se réactiver et causer des effets néfastes pour l'environnement. Dans plusieurs cas, la mauvaise disposition

Les fausses alertes des balises de détresse peuvent causer d'importantes interférences pour les services de recherche et sauvetage et pourraient mettre en danger des vies.

des balises de détresse a fait que certaines d'entre elles se sont réactivées dans des lieux d'enfouissement, des poubelles et les maisons d'autres personnes. Le Centre canadien de contrôle des missions, qui reçoit les signaux de détresse, peut réagir à ces signaux comme étant des cas de détresse. La batterie de la balise de détresse peut également contenir des traces de matières dangereuses et devrait être manipulée avec grand soin. Les balises doivent être traitées comme étant des matières dangereuses et éliminées selon les exigences dans chaque communauté. Pour poser des questions concernant la façon de disposer d'une balise de détresse, communiquez avec le fabricant ou amenez-la dans un centre de recyclage de produits électroniques dans votre communauté.

Après avoir disposé d'une balise de détresse de façon sécuritaire, elle demeurera active dans le Registre canadien des balises de détresse. Il est très important que la balise de détresse soit également déclassée en communiquant avec le registre des balises. Ce n'est pas la responsabilité du fabricant mais bien celle du propriétaire de la balise. ■



Les balises de détresse telle que cette RLS à 406 MHz, doivent être disposées de façon sécuritaire afin de prévenir les fausses alertes. Cette RLS fut activée après avoir été brûlée par la foudre et le feu.

Photo gracieuseté de ACR Electronics, Inc.

Presque 90 pour cent des signaux de détresse ELT sont de fausses alertes provoquant un lourd fardeau pour tous les ressources des agences impliqués. La majorité de ces fausses alertes peuvent étre éliminées.

Mythes concernant les balises de détresse

MYTHE : Si ma balise de détresse est activée et que je l'arrête immédiatement, aucun signal ne sera transmis.

FAIT : Il existe une possibilité qu'un signal soit transmis immédiatement après l'activation d'une balise de détresse. Si une balise de détresse est activée accidentellement, peu importe pour combien de temps, son activation devrait être signalée au Centre canadien de contrôle des missions en composant le 1-800-211-8107.

MYTHE : Je serai pénalisé si j'active accidentellement une balise de détresse, ne serait-ce que pour 10 secondes.

FAIT : Il n'y a aucune pénalité pour l'activation accidentelle d'une balise de détresse. Un seul signal suffit pour entrer en communication avec le Centre canadien de contrôle des missions. Dans le cas d'une activation accidentelle, vous devez en informer le Centre en téléphonant au 1-800-211-8107.

MYTHE : Si ma balise de détresse n'est pas enregistrée, le signal ne sera pas reçu lorsqu'elle est activée.

FAIT : Un signal de balise sera reçu par le Centre canadien de contrôle des missions même si elle n'est pas enregistrée. Cette situation sera considérée comme une urgence. Communiquez avec le Registre canadien des balises de détresse pour enregistrer votre balise de détresse en téléphonant au 1-800-727-9414 ou au 613-996-1616.

MYTHE : La balise de détresse ne transmettra pas de signal si la batterie est périmée.

FAIT : Une batterie périmée n'est pas la même chose qu'une batterie morte. Une batterie périmée peut continuer à fonctionner aussi bien qu'une batterie neuve et, lorsqu'elle est activée, permettra de transmettre des signaux. Dans les cas d'activation accidentelle, en informer le Centre canadien de contrôle des missions en téléphonant au 1-800-211-8107.

MYTHE : Le vendeur enregistrera ma balise de détresse au moment de l'achat.

FAIT : C'est la responsabilité du propriétaire de la balise de détresse de communiquer avec le Registre canadien des balises de détresse pour enregistrer sa balise. Le vendeur n'est pas responsable de fournir de l'information au Registre comme de l'information sur le navire, le propriétaire, les personnes-ressources en cas d'urgence, etc.

MYTHE : Lorsque le système Cospas-Sarsat cessera de traiter les signaux à 121,5 et 243 MHz, le Centre canadien de contrôle des missions recevra toujours le signal de détresse.

FAIT : Il n'y aura pas de signal de détresse automatique à 121,5 ou 243 MHz au Centre canadien de contrôle des missions à compter du 1er février 2009. Une balise de détresse à 121,5 MHz ne sera pas détectée par les radars et, ainsi, personne ne saura qu'il y a un signal de détresse.

MYTHE : Si j'achète un nouveau navire et que j'utilise la balise de détresse de mon ancien navire, il n'est pas nécessaire de l'enregistrer.

FAIT : Le Registre canadien des balises de détresse devrait être avisé de toute information concernant un changement de navire. Si l'ancien navire était bleu et que le nouveau est jaune, les sauveteurs rechercheront un navire bleu. Cela peut rendre les recherches plus difficiles. Les propriétaires de balises devraient communiquer avec le Registre canadien des balises de détresse et l'informer du changement à l'information sur le navire ainsi que de tout changement de coordonnées.

MYTHE : Si je vends mon navire équipé d'une RLS, c'est la responsabilité du nouveau propriétaire d'enregistrer la balise de détresse.

FAIT : Dans ce cas, deux choses doivent être faites. Le vendeur du navire doit communiquer et aviser le Registre de la vente puis, le nouveau propriétaire doit communiquer avec le Registre pour mettre à jour l'information concernant la balise de détresse. Si ces étapes ne sont pas suivies, l'ancien propriétaire sera celui pour lequel la recherche et sauvetage seront effectués en cas de signal de détresse.

MYTHE : Si j'achète une nouvelle balise de détresse pour mon navire, je n'ai pas à l'enregistrer parce que mon ancienne balise est déjà enregistrée et mon information est dans le système.

FAIT : L'ancienne balise de détresse doit être déclassée et la nouvelle doit être enregistrée. Si un signal de détresse est reçu de la nouvelle balise et qu'elle n'est pas enregistrée, les sauveteurs ne seront pas quoi chercher. Si la balise de détresse hors fonction n'est pas déclassée et qu'elle est activée, les sauveteurs pourraient entamer une recherche de votre navire pour rien.

MYTHE : Si ma balise de détresse est hors fonction, ça n'a pas d'importance. Je peux la laisser dans un endroit sécuritaire pour entreposage.

FAIT : Le Registre canadien des balises de détresse doit être avisé s'il y a un changement dans le statut de la balise de détresse enregistrée. Une balise de détresse entreposée peut toujours être activée et le Centre canadien de contrôle des missions pourrait prendre des mesures d'intervention. C'est la responsabilité des propriétaires des balises d'aviser le Registre de tout changement de statut. Il peut s'agir d'une balise qui n'est plus en service, qui est en entreposage ou qui a été volée, endommagée, perdue, mise hors service, etc.

MYTHE : Fournir des personnes-ressources en cas d'urgence au moment de l'enregistrement d'une balise de détresse est une option.

FAIT : Les personnes-ressources en cas d'urgence sont essentielles dans les situations d'urgence puisqu'elles peuvent aider à rassembler de l'information sur les allées et venues ainsi que les activités des personnes en détresse. Cette information doit être fournie au moment de l'enregistrement de la balise de détresse.

Contact au Registre canadien des balises de détresse

Au Canada : 1-800-727-9414
International : 613-996-1616
Télécopieur : 613-996-3746

Courriel : beacons@nss.gc.ca
Site Web : www.nss.gc.ca

L'information sur la balise de détresse peut être mise à jour en ligne à <http://beacons.nss.gc.ca>.

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

ANNONCE DE FINANCEMENT POUR LE FNI DE R-S

LA SOCIÉTÉ ALZHEIMER DU CANADA ET LA GRC TRAVAILLENT ENSEMBLE POUR AIDER À SAUVER DES VIES

La Société Alzheimer du Canada, en partenariat avec la GRC, a annoncé une augmentation du financement du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S) pour bâtir à partir du succès du

programme actuel du Registre d'errance Alzheimer - Guide policier « Sain au sauf »®.

Le Registre d'errance Alzheimer - Guide policier est un programme

national qui a été établi en 1995 pour aider la police dans la recherche de personnes perdues. Aujourd'hui, il y a environ 26 000 personnes souffrant d'Alzheimer enregistrées au Canada.

Le financement de 1,8 million de dollars sur deux ans du FNI de R-S aidera à appuyer des initiatives comme des ateliers de formation dans tout le pays pour le personnel et les organisations de recherche et sauvetage s'occupant des personnes atteintes d'Alzheimer, ainsi qu'à l'élaboration d'outils de surveillance technique comme les appareils GPS pour établir des lignes directrices en matière d'évaluation.

« Lorsqu'une personne atteinte d'Alzheimer est perdue, il est très important de la retrouver rapidement », de dire le commissaire adjoint, Darrell LaFosse de la communauté de la

GRC, Services contractuels et de police autochtone. « Les statistiques démontrent que les douze premières heures sont les plus cruciales. Après cette période, les chances de blessure et de mort augmentent considérablement, si on retrouve la personne. »

Pour obtenir plus de renseignements, visitez le www.alzheimer.ca. ■



Photo gracieuseté de La Société Alzheimer du Canada



Maquillage des victimes, exercice de formation de l'été 2006

Photo gracieuseté de Office of the Fire Commissioner

VITRINE DES PROJETS FNI DE R-S EXERCICES DE FORMATION RENFORÇANT LE RÉSEAU DE R-S AU MANITOBA

Au cours des trois dernières années, les professionnels fédéraux, provinciaux et bénévoles de recherche et sauvetage (R-S) de partout au Manitoba travaillent ensemble à l'amélioration de l'efficacité des opérations de R-S dans la province. Par l'entremise du projet du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S) intitulé *Enhancing search and rescue in Manitoba through Provincial Multi-jurisdictional Exercises*, les partenaires de R-S du Manitoba ont bénéficié d'une formation pratique et d'un cours de formation sur le sauvetage en hiver.

Trois exercices de formation en été proposés par plusieurs agences qui ont regroupé plusieurs organisations ont eu lieu dans divers emplacements de la province. Le scénario d'exercice en 2004 portait sur la disparition de deux chasseurs qui ne sont pas revenus d'un territoire inconnu. Deux avions civils ont été fournis par l'Association civile de recherche et sauvetage aérien (ACRSA) accompagnés d'équipes de sauvetage au sol bénévoles, ainsi que d'équipes de la division D de la GRC et d'équipes canines qui ont participé aux recherches.



Cours de survie et sauvetage en hiver
Photo gracieuseté de Office of the Fire Commissioner

En 2005 et 2006, les scénarios ont porté sur le retard d'un avion transportant un pilote et deux passagers. Des équipes de sauvetage au sol bénévoles, une équipe des Rangers canadiens et une équipe de la police ont participé à ces événements. L'appui aérien a été fourni par l'ACRSA et les techniciens de R-S de l'escadron 435 ont été parachutés pour secourir les victimes.

« L'exécution de ces exercices n'est pas chose facile », de dire l'agent de projet du FNI de R-S, David Schafer du Bureau du commissaire aux incendies. « Notre objectif était d'organiser des exercices de formation à grande échelle pour les membres de la communauté de R-S afin qu'ils discutent ensemble pour que les équipes régionales de R-S puissent élaborer leurs propres exercices. Nous savons déjà qu'un des équipes prévoit mener son propre exercice lors d'une séance d'une journée. »

En plus des exercices de formation pratiques, les intervenants de R-S ont pu bénéficier de cours sur le sauvetage en hiver et la survie qui ont été élaborés dans le cadre du projet du FNI de R-S. Ces cours couvraient des sujets comme la navigation de nuit, la survie jusqu'au lendemain en hiver et la construction d'un abri. Les équipes ont subi une nuit à -35°C en plein air durant l'exercice d'urgence du cours.

« Plusieurs participants ont indiqué qu'avant de faire l'expérience d'une nuit en plein air dans ces conditions, vous ne pouvez jamais réaliser votre véritable potentiel de survie lorsque vous êtes soudainement confronté à une situation d'urgence en hiver », de dire le coordonnateur de la R-S, Scott Kerbis.

Ce projet a offert plusieurs avantages à la communauté de la R-S. Non seulement les organisations de R-S au Manitoba ont pu réseauter et promouvoir l'interopérabilité entre les groupes et ils ont pu également renforcer le réseau de R-S provincial au Manitoba. ■

RENDRE LES ACTIVITÉS EN PLEIN AIR PLUS SÉCURITAIRES POUR LES JEUNES

Les sports extrêmes sont proposés à des personnes de tous les âges comme étant un moyen de demeurer actif. Répondant à l'attraction des jeunes pour ces aventures en plein air, certaines organisations ont inclus des activités plus risquées à leurs programmes. Puisque les blessures physiques ne sont pas intentionnelles, certaines organisations manquent de procédures pratiques pour gérer les risques et prévenir des incidents.

YouthSafe Outdoors, un projet financé par le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage depuis 2004, a été établi pour aider les organisations à gérer les risques des activités récréatives de plein air pour les jeunes Albertains. Par la recherche et des consultations avec les organisations provinciales, l'équipe de *YouthSafe Outdoors* a créé une trousse d'outils de gestion de la sécurité et des risques pour aider les décideurs, les leaders, les parents et les gardiens dans la planification d'activités sécuritaires.

Le projet se poursuit et l'équipe travaille afin de pouvoir diffuser du matériel à grande échelle. Ce matériel inclut des manuels à l'intention des gestionnaires pour la planification et l'exploitation d'activités récréatives, des lignes directrices sur la sécurité, des ressources pour le leadership en activités de plein air, ainsi qu'un manuel à l'intention des parents et des gardiens.

Pour obtenir plus de renseignements sur le projet *YouthSafe Outdoors*, visitez le www.youthsafeoutdoors.ca. ■

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

ANNONCE DE FINANCEMENT POUR LE FNI DE R-S

LA SOCIÉTÉ ALZHEIMER DU CANADA ET LA GRC TRAVAILLENT ENSEMBLE POUR AIDER À SAUVER DES VIES

La Société Alzheimer du Canada, en partenariat avec la GRC, a annoncé une augmentation du financement du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S) pour bâtir à partir du succès du

programme actuel du Registre d'errance Alzheimer - Guide policier « Sain au sauf »®.

Le Registre d'errance Alzheimer - Guide policier est un programme

national qui a été établi en 1995 pour aider la police dans la recherche de personnes perdues. Aujourd'hui, il y a environ 26 000 personnes souffrant d'Alzheimer enregistrées au Canada.

Le financement de 1,8 million de dollars sur deux ans du FNI de R-S aidera à appuyer des initiatives comme des ateliers de formation dans tout le pays pour le personnel et les organisations de recherche et sauvetage s'occupant des personnes atteintes d'Alzheimer, ainsi qu'à l'élaboration d'outils de surveillance technique comme les appareils GPS pour établir des lignes directrices en matière d'évaluation.

« Lorsqu'une personne atteinte d'Alzheimer est perdue, il est très important de la retrouver rapidement », de dire le commissaire adjoint, Darrell LaFosse de la communauté de la

GRC, Services contractuels et de police autochtone. « Les statistiques démontrent que les douze premières heures sont les plus cruciales. Après cette période, les chances de blessure et de mort augmentent considérablement, si on retrouve la personne. »

Pour obtenir plus de renseignements, visitez le www.alzheimer.ca. ■



Photo gracieuseté de La Société Alzheimer du Canada

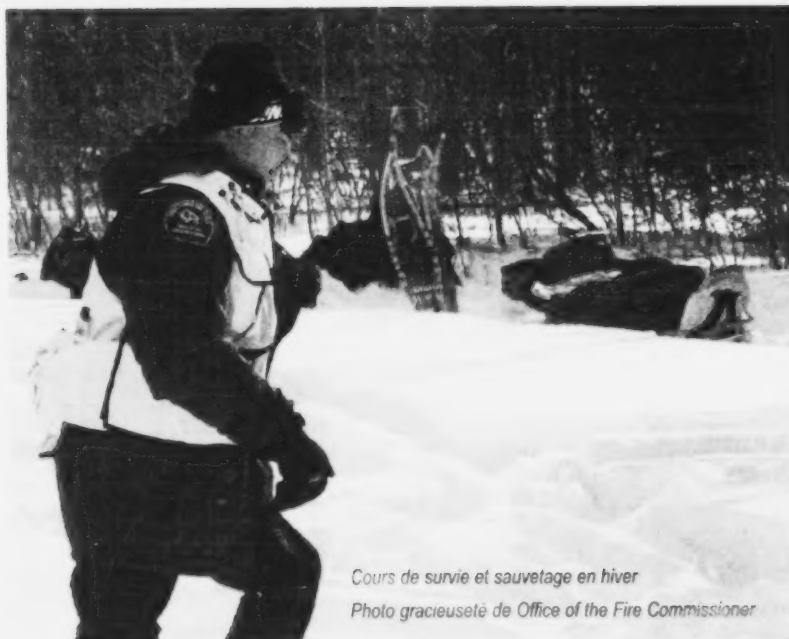


Maquillage des victimes, exercice de formation de l'été 2006
Photo gracieuseté de Office of the Fire Commissioner

VITRINE DES PROJETS FNI DE R-S EXERCICES DE FORMATION RENFORÇANT LE RÉSEAU DE R-S AU MANITOBA

Au cours des trois dernières années, les professionnels fédéraux, provinciaux et bénévoles de recherche et sauvetage (R-S) de partout au Manitoba travaillent ensemble à l'amélioration de l'efficacité des opérations de R-S dans la province. Par l'entremise du projet du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S) intitulé *Enhancing search and rescue in Manitoba through Provincial Multi-jurisdictional Exercises*, les partenaires de R-S du Manitoba ont bénéficié d'une formation pratique et d'un cours de formation sur le sauvetage en hiver.

Trois exercices de formation en été proposés par plusieurs agences qui ont regroupé plusieurs organisations ont eu lieu dans divers emplacements de la province. Le scénario d'exercice en 2004 portait sur la disparition de deux chasseurs qui ne sont pas revenus d'un territoire inconnu. Deux avions civils ont été fournis par l'Association civile de recherche et sauvetage aérien (ACRSA) accompagnés d'équipes de sauvetage au sol bénévoles, ainsi que d'équipes de la division D de la GRC et d'équipes canines qui ont participé aux recherches.



Cours de survie et sauvetage en hiver

Photo gracieuseté de Office of the Fire Commissioner

En 2005 et 2006, les scénarios ont porté sur le retard d'un avion transportant un pilote et deux passagers. Des équipes de sauvetage au sol bénévoles, une équipe des Rangers canadiens et une équipe de la police ont participé à ces événements. L'appui aérien a été fourni par l'ACRSA et les techniciens de R-S de l'escadron 435 ont été parachutés pour secourir les victimes.

« L'exécution de ces exercices n'est pas chose facile », de dire l'agent de projet du FNI de R-S, David Schafer du Bureau du commissaire aux incendies. « Notre objectif était d'organiser des exercices de formation à grande échelle pour les membres de la communauté de R-S afin qu'ils discutent ensemble pour que les équipes régionales de R-S puissent élaborer leurs propres exercices. Nous savons déjà qu'un des équipes prévoit mener son propre exercice lors d'une séance d'une journée. »

En plus des exercices de formation pratiques, les intervenants de R-S ont pu bénéficier de cours sur le sauvetage en hiver et la survie qui ont été élaborés dans le cadre du projet du FNI de R-S. Ces cours couvraient des sujets comme la navigation de nuit, la survie jusqu'au lendemain en hiver et la construction d'un abri. Les équipes ont subi une nuit à -35°C en plein air durant l'exercice d'urgence du cours.

« Plusieurs participants ont indiqué qu'avant de faire l'expérience d'une nuit en plein air dans ces conditions, vous ne pouvez jamais réaliser votre véritable potentiel de survie lorsque vous êtes soudainement confronté à une situation d'urgence en hiver », de dire le coordonnateur de la R-S, Scott Kerbis.

Ce projet a offert plusieurs avantages à la communauté de la R-S. Non seulement les organisations de R-S au Manitoba ont pu réseauter et promouvoir l'interopérabilité entre les groupes et ils ont pu également renforcer le réseau de R-S provincial au Manitoba. ■

RENDRE LES ACTIVITÉS EN PLEIN AIR PLUS SÉCURITAIRES POUR LES JEUNES

Les sports extrêmes sont proposés à des personnes de tous les âges comme étant un moyen de demeurer actif. Répondant à l'attraction des jeunes pour ces aventures en plein air, certaines organisations ont inclus des activités plus risquées à leurs programmes. Puisque les blessures physiques ne sont pas intensionnelles, certaines organisations manquent de procédures pratiques pour gérer les risques et prévenir des incidents.

YouthSafe Outdoors, un projet financé par le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage depuis 2004, a été établi pour aider les organisations à gérer les risques des activités récréatives de plein air pour les jeunes Albertains. Par la recherche et des consultations avec les organisations provinciales, l'équipe de *YouthSafe Outdoors* a créé une trousse d'outils de gestion de la sécurité et des risques pour aider les décideurs, les leaders, les parents et les gardiens dans la planification d'activités sécuritaires.

Le projet se poursuit et l'équipe travaille afin de pouvoir diffuser du matériel à grande échelle. Ce matériel inclut des manuels à l'intention des gestionnaires pour la planification et l'exploitation d'activités récréatives, des lignes directrices sur la sécurité, des ressources pour le leadership en activités de plein air, ainsi qu'un manuel à l'intention des parents et des gardiens.

Pour obtenir plus de renseignements sur le projet *YouthSafe Outdoors*, visitez le

www.youthsafeoutdoors.ca. ■

AMÉLIORER LES CAPACITÉS DE SAUVETAGE SUR GLACE AU PARC MARIN DU SAGUENAY-SAINT-LAURENT

Par Martin Gaudreault, Garde de parc, Parcs Canada



Photo gracieuseté de Parcs Canada

CONTEXTE

Les conditions hivernales sur le fjord du Saguenay peuvent parfois être rudes dues aux forts vents créés par le corridor du Saguenay et aux basses températures. Également, ces conditions peuvent rapidement fluctuer en l'espace de quelques heures, passant de températures froides à des températures beaucoup plus douces. Des écarts marqués de température sur une courte période de temps peuvent affaiblir la glace et ainsi, augmenter considérablement les risques d'accidents sur la glace. Le jeu des marées et le passage du brise-glace de la Garde côtière canadienne peuvent aussi influencer le couvert de glace en créant des fissures de part et d'autre du Saguenay.

La pratique des activités sur le fjord en hiver, associée aux conditions environnementales parfois dangereuses, augmentant les risques d'accidents pouvant requérir des interventions en sauvetage sur glace. Le réseau d'intervention en sauvetage sur glace a été établi en collaboration avec les corps de pompiers de certaines municipalités et de bénévoles en recherche et sauvetage ceinturant le fjord Saguenay afin d'assurer une réponse rapide et adéquate en matière de sauvetage sur glace, principalement pour le fjord du Saguenay. Avec la ligne d'urgence 911, les services municipaux répartis en périphérie des sites de pêche, sont les mieux indiqués pour répondre de façon adéquate car ces groupes sont déjà structurés et formés pour intervenir efficacement lors d'une urgence.

ÉTABLISSEMENT D'UN RÉSEAU DE SAUVETAGE

Le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, voulant faire office de leader en la matière, et par l'octroi d'un financement du Fond des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage a permis la consolidation d'un réseau de sauvetage avec les divers intervenants via l'acquisition de matériel spécialisé pour les interventions sur plans d'eaux glacés et en eaux vives. Un premier contingent d'intervenants a été formé de 2001 à 2002 créant ainsi six équipes opérant à partir de différentes bases autour du fjord Saguenay. De la même façon, des unités mobiles comprenant de l'équipement d'intervention ont été remises aux équipes formées. Depuis lors, plusieurs opérations de sauvetage ont été réalisées en utilisant le matériel et l'expérience acquise, et d'autres unités

d'intervention ont été achetées par les municipalités qui ont trouvé le besoin pertinent pour leurs services d'urgence.

Au parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, une expertise s'est développée en matière de sauvetage sur glace. Les gardes de parcs sont désormais accrédités à l'instruction des techniques de sauvetage et seront désignés pour donner de la formation intensive pour un prochain contingent d'intervenants dès l'hiver 2008 ainsi que pour aider au maintien des compétences. Actuellement, les accords pour maintenir la collaboration entre les municipalités et les bénévoles constituant le réseau de sauvetage sur glace sont en renouvellement. Nous avons bon espoir de faire perdurer cette initiative pour rehausser le niveau de sécurité publique et assurer une meilleure réponse face aux urgences et ce, pour le bénéfice des utilisateurs du parc marin. Ces derniers peuvent comprendre : pêcheurs hivernaux, motoneigistes, skieurs, randonneurs ou autres.

Pour plus d'information, veuillez consulter les sites Web www.pc.gc.ca ou <http://parcmarin.gc.ca>.



Photo gracieuseté de Parcs Canada



Membres de l'équipe d'intervention sur le radeau de sauvetage pneumatique Fortuna: Marie-Eve Foisy, Roger Gagnon, Hugo Royer et Robert Ouellette

Photo gracieuseté de Parcs Canada

